Gazzetta Ufficiale
DEL REGNO D'ITALIA

Anno 1902 — Roma — Mercoledì 21 Maggio — Numero 118

DIREZIONE *in Via Larga nel Palazzo Baleani*	Si pubblica in Roma tutti i giorni non festivi	AMMINISTRAZIONE *in Via Larga nel Palazzo Baleani*

Abbonamenti

In Roma, presso l'Amministrazione: anno L. **32**; semestre L. **17**; trimestre L. **9**
» a domicilio e nel Regno: » » **36**; » » **19**; » » **10**
Per gli Stati dell'Unione postale: » » **80**; » » **41**; » » **22**
Per gli altri Stati si aggiungono le tasse postali.
Gli abbonamenti si prendono presso l'Amministrazione e gli Uffici postali; decorrono dal 1° d'ogni mese.

Inserzioni

Atti giudiziari . . . . L. **0.25** } per ogni linea o spazio di linea.
Altri annunzi . . . . » **0.30** }
Dirigere le richieste per le inserzioni esclusivamente alla *Amministrazione della Gazzetta.*
Per le modalità delle richieste d'inserzioni vedansi le avvertenze in testa al foglio degli annunzi

Un numero separato in Roma cent. **10** *— nel Regno cent.* **15** *— Arretrato in Roma cent.* **20** *— nel Regno cent.* **30** *— all'Estero cent.* **35**
Se il giornale si compone d'oltre 16 pagine, il prezzo si aumenta proporzionatamente.

SOMMARIO

PARTE UFFICIALE.

PARTE UFFICIALE

ORDINE DELLA CORONA D'ITALIA

ERRATA-CORRIGE.

Nel n. 109 (10 corrente maggio) della *Gazzetta Ufficiale*, venne pubblicata fra le altre onorificenze quella di commendatore della Corona d'Italia, conferta, sulla proposta del Ministro degli Affari Esteri, con R. decreto in data 2 febbraio 1902, al dott. Wladimiro Zawerthal.

Essendo stato per errore designato il cognome del decorato in *Zauverthal* e sotto la data del *6 febbraio* il R. decreto di conferimento della succitata onorificenza, si pubblica la seguente rettifica sia del casato (*Zawerthal* e non *Zauverthal*) che della data del R. decreto (*2* e non *6 febbraio 1902*).

LEGGI E DECRETI

Il Numero 148 *della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Visto il R. decreto 31 agosto 1897, n. 407, contenente il ruolo organico e l'ordinamento del personale del Ministero di Grazia e Giustizia e dei Culti;

Udito il parere del Consiglio di Stato;

Sentito il Consiglio dei Ministri;

Sulla proposta del Nostro Guardasigilli, Ministro Segretario di Stato per gli Affari di Grazia e Giustizia e dei Culti;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Le promozioni al grado di segretario di 3ª classe della carriera amministrativa nel Ministero di Grazia e Giustizia e dei Culti hanno luogo per anzianità fra i vice-segretari di 1ª classe della carriera medesima, previo il voto favorevole del Consiglio del Ministero il quale deve pronunziarsi sulla diligenza, operosità e buona condotta di ciascuno degli aspiranti.

Art. 2.

Le disposizioni degli articoli 3, 5, 6, 7, 8, 11 e 12 del R. decreto 31 agosto 1897, n. 407, per quanto riguardano le promozioni ai posti di segretario di 3ª classe della carriera anzidetta, sono abrogate.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 15 maggio 1902.

VITTORIO EMANUELE.

G. ZANARDELLI.
F. COCCO-ORTU.

Visto, *Il Guardasigilli*: COCCO-ORTU.

Il Numero **CXIX** *(Parte supplementare) della Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno contiene il seguente decreto:*

VITTORIO EMANUELE III
per grazia di Dio e per volontà della Nazione
RE D'ITALIA

Vista la domanda in data 16 febbraio 1902, con la quale il Comune di Milano, confermando la precedente istanza del 13 gennaio 1896, ha chiesto l'autorizzazione di esercitare a trazione elettrica una rete di linee tramviarie nella periferia di quella città, in base al piano d'assieme presentato il 17 agosto 1896;

Vista la Convenzione 29 novembre 1895, con la quale l'esercizio tramviario di Milano venne affidato dal Comune alla Società Edison di elettricità;

Ritenuto che contro la domanda del Comune di Milano insorse la detta Società Edison, sostenendo che, a termine dell'articolo 39 della legge 27 dicembre 1896, n. 561, non poteva il Comune medesimo esercitare direttamente le tramvie di cui trattasi, e che contro questo assunto il Comune contrappose, alla sua volta, molte obiezioni insistendo nella domanda;

Veduto il parere del Consiglio di Stato 19 maggio 1899, secondo il quale non ostava l'articolo 39 della legge 27 dicembre 1896, a che il Comune di Milano esercitasse le linee medesime, giusta l'eccezione di cui all'articolo 46, in quanto la concessione dell'impianto e dell'esercizio di esse linee era stata accordata anteriormente alla precitata legge;

Ritenuto che sul ricorso della Società Edison contro questa determinazione lo stesso Consiglio di Stato ritenne successivamente, con gli ulteriori pareri in data 27 ottobre 1899, 9 febbraio 1900 e 6 dicembre 1901, che il Governo non dovesse emettere i suoi provvedimenti finchè le parti interessate o si fossero accomodate in ordine alla questione, o l'avessero fatta risolvere dall'Autorità giudiziaria;

Ritenuto che il dissenso fra la Edison ed il Comune venne composto pacificamente mediante atto di transazione del 28 novembre, in virtù del quale la Società ritirò la sua opposizione a che il Comune medesimo assumesse in suo proprio nome l'esercizio delle tramvie, fermi, però, i patti stabiliti nel contratto dell' ottobre 1895;

Vista la legge 27 dicembre 1897, sopra citata, sulle tramvie a trazione meccanica e sulle ferrovie economiche;

Visto il Regolamento per l'esecuzione di detta legge, approvato con Nostro decreto 17 giugno 1900, n. 306;

Avuto il parere del Consiglio di Stato;

Sentiti il Consiglio superiore dei Lavori Pubblici ed il Comitato superiore delle strade ferrate;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per i Lavori Pubblici;

Abbiamo decretato e decretiamo:

Art. 1.

Il Comune di Milano è autorizzato ad esercitare a trazione elettrica le seguenti linee tramviarie nel circuito di quella città:

1. Linea di piazza Duomo - Porta Sempione.
2. » di piazza Duomo - Porta Tenaglia.
3. » di Porta Tenaglia - Via Bramante.
4. » di Porta Principe Umberto (Stazione Centrale ferroviaria).
5. » di Porta Nuova.
6. » di Porta Genova.
7. » di Porta Vittoria.
8. » di Porta Volta.
9. » di Porta Monforte.
10. » di Porta Venezia - Stazione Centrale.
11. » Interstazionale.
12. » di Porta Lodovica.
13. » di Porta Magenta.
14. » di Porta Garibaldi.
15. » di Porta Venezia - Loreto.
16. » di Porta Romana.
17. » di Porta Vigentina.
18. » di Circonvallazione.
19. » di Porta Ticinese.
20. » Ferrovia Nord.
21. » Anello in piazza del Duomo.

Dette linee saranno a scartamento normale di m. 1,445 e in tutto conformi al progetto 7 agosto 1896, presentato dal Comune concessionario, visto, d'ordine Nostro, dal predetto Ministro Segretario di Stato pei Lavori Pubblici.

Esse saranno soggette alle disposizioni della legge 27 dicembre 1896 e del Regolamento 17 giugno 1900, n. 306, dalla medesima derivante, nonchè all'osservanza delle condizioni contenute nell'annesso Disciplinare in data 25 febbraio 1902, accettato dal Comune di Milano.

Art. 2.

Per le spese di sorveglianza governativa sulle dette linee tramviarie, il Comune verserà nelle casse dello Stato un annuo contributo di lire 12 per chilometro, a partire dalla data d'apertura all'esercizio pubblico a trazione elettrica delle linee, in applicazione all'articolo 52 del citato Regolamento.

Ordiniamo che il presente decreto, munito del sigillo dello Stato, sia inserto nella Raccolta ufficiale delle leggi e dei decreti del Regno d'Italia, mandando a chiunque spetti di osservarlo e di farlo osservare.

Dato a Roma, addì 6 aprile 1902.

VITTORIO EMANUELE.

N. Balenzano.

Visto, *Il Guardasigilli:* Cocco-Ortu.

DISCIPLINARE per l'autorizzazione all'esercizio con trazione elettrica delle tramvie di Milano.

Art. 1.

Le linee tramviarie che formano oggetto della presente autorizzazione sono le seguenti:

1.ª Linea di Porta Sempione.

La linea di piazza Duomo-Porta Sempione, staccandosi dal-

l'anello di piazza del Duomo, percorre le vie Mercanti e Dante, il Foro Bonaparte (emiciclo Ovest), le vie Boccaccio, Vincenzo Monti e Mario Pagano, il piazzale Sempione ed il corso Sempione fino all'altezza di via Moscati.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilanovecentotrentaquattro e cinquecentosettantadue millimetri (metri lineari 2934,572), a semplice binario per metri lineari tredici e duecentocinque millimetri (metri lineari 13,205); il posteggio in fine linea è di metri lineari trenta e quattrocentoventicinque millimetri (metri lineari 30,425).

La lunghezza complessiva della linea da piazza del Duomo al posteggio è di metri lineari duemilanovecentosettantotto e duecentodue millimetri (metri lineari 2978,202).

Ha in comune con la linea di Porta Garibaldi la tratta lungo la via Mercanti, con la linea di Porta Magenta lungo la via Mercanti e la via Dante fino a via Meravigli, con la linea di Porta Tenaglia (Bramante e Canonica) le tratte lungo la via Mercanti e la via Dante, con la linea Ferrovia Nord le tratte lungo le vie Mercanti, Dante, Foro Bonaparte; con la linea di circonvallazione le tratte lungo la via Mario Pagano, il piazzale Sempione ed il corso Sempione.

2.ª Linea di Porta Tenaglia-Via Canonica.

La linea di piazza Duomo-Porta Tenaglia-Canonica, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre le vie Mercanti e Dante, il Foro Bonaparte (emiciclo Est), la via Legnano, il piazzale e viale Tenaglia e la via Luigi Canonica fino all'altezza di via Paolo Sarpi.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilasettecentosettantadue e trecentoventicinque millimetri (metri lineari 2772,325); il posteggio fine linea misura metri lineari venti e sessanta millimetri (metri lineari 20,60); la lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilasettecentonovantadue e novecentoventicinque millimetri (metri lineari 2892,925).

Ha in comune con la linea di Porta Garibaldi la tratta lungo la via Mercanti; con la linea di Porta Magenta la tratta lungo la via Mercanti e la via Dante fino a via Meravigli; con le linee di Porta Sempione e Ferrovia Nord le tratte lungo la via Mercanti e via Dante, ed infine con la linea di Porta Tenaglia, via Bramante, le tratte lungo le vie Mercanti e Dante, il Foro Bonaparte e la via Legnano.

Il tratto esclusivo alla linea Tenaglia-Canonica è di metri lineari duemilacentosessantatrè e novecentoquarantaquattro millimetri (metri lineari 2163,944).

3.ª Linea di Porta Tenaglia - Via Bramante.

La linea di piazza del Duomo - Porta Tenaglia-Bramante, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo percorre le vie Mercanti e Dante, il Foro Bonaparte (emiciclo Est), via Legnano, piazzale Tenaglia e via Bramante fino al piazzale del Cimitero Monumentale.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilaquattrocentosessantaquattro e cinquecentoquarantacinque millimetri (metri lineari 2464,545); a semplice binario per metri lineari centottanta e seicentonovantadue millimetri (metri lineari 180,692). La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilaseicentoquarantacinque e duecentotrentasette millimetri (metri lineari 2645,237).

Ha in comune con la linea di Porta Garibaldi la tratta lungo la via Mercanti, con la linea Porta Magenta la tratta lungo la via Mercanti e la via Dante, fino alla via Meravigli; con la linea di Porta Sempione e Ferrovia Nord le tratte lungo la via Mercanti e la via Dante; con la linea di Porta Tenaglia-Canonica le tratte lungo la via Mercanti, la via Dante, il Foro Bonaparte e la via Legnano.

Il tratto esclusivo alla linea Tenaglia-Bramante è di metri lineari ottocentonovantatrè e novecentoquattordici millimetri (metri lineari 893,914).

4.ª Linea di Porta Principe Umberto (Stazione Centrale).

La linea di piazza del Duomo-Porta Principe Umberto (Stazione Centrale) staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre le vie Carlo Alberto e Santa Margherita, piazza della Scala, via Manzoni, via Principe Umberto e il piazzale della Stazione Centrale.

La linea è tutta a doppio binario e misura metri lineari duemilasessantasette e duecentoquarantuno millimetri di lunghezza (metri lineari 2067, 241).

Ha in comune con la linea di Porta Volta la tratta lungo la via Carlo Alberto, via Santa Margherita e piazza della Scala; con la linea di Porta Nuova la tratta già accennata e le tratte lungo la via Manzoni e la via Principe Umberto fino all'altezza di via Montebello; con le linee di Porta Venezia-Stazione Centrale, Interstazionale e di Circonvallazione alcune tratte sul piazzale della Stazione Centrale.

5ª. Linea di Porta Nuova.

La linea di Porta Nuova, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre le vie Carlo Alberto, Santa Margherita, piazza della Scala, via Manzoni.

Al principio della via Principe Umberto la linea si sdoppia ed il binario di andata prosegue per via Principe Umberto e via Montebello, mentre quello di ritorno segue la via Fatebenefratelli ed il corso di Porta Nuova; alla sbocco di via Montebello in corso di Porta Nuova i due binari si riuniscono e proseguono per il corso di Porta Nuova, viale Umberto, via Galileo e via Ponte Seveso, fino alla via Galvani.

La linea è a doppio binario per metri lineari tremilaventitrè e settecentoquarantasette millimetri (metri lineari 3023,747), a semplice binario per metri lineari centodiciassette e settecentonovanta millimetri (metri lineari 117,790); il posteggio in fine linea è di metri lineari ventiquattro e seicento millimetri (metri lineari 24,600).

La lunghezza complessiva della linea misura metri lineari tremilacentosessantasei e centotrentasette millimetri (metri lineari 3166,137).

Ha in comune con la linea di Porta Volta la tratta lungo le vie Carlo Alberto, Santa Margherita e piazza della Scala; con la linea di Porta Principe Umberto la tratta suaccennata e la tratta lungo le vie Manzoni e Principe Umberto fino all'altezza di via Montebello; con le linee Interstazionale e di Circonvallazione la tratta lungo il viale Umberto.

Il tratto esclusivo alla linea di piazza Duomo-Porta Nuova è di metri lineari duemiladue e cinquecentododici millimetri (metri lineari 2002,512).

6.ª Linea di Porta Genova.

La linea di Porta Genova, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Torino, la via Cesare Correnti, il corso di Porta Genova, la via Cristoforo Colombo; attraversa il piazzale della Stazione di Porta Ticinese e prosegue per via Valenza, fino al ponte sul Naviglio Grande.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilatrecentouno e duecentottantacinque millimetri (metri lineari 2301,285); il posteggio in fine linea è di metri lineari ventiquattro e cinquecentonovantadue millimetri (metri lineari 24.592). La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilatrecentoventicinque e ottocentosettantasette millimetri (metri lineari 2325,877)

Ha in comune con la linea di Porta Ticinese la tratta lungo la via Torino e con l'Interstazionale le tratte lungo il corso Genova, il corso Cristoforo Colombo.

7.ª Linea di Porta Vittoria.

La linea di Porta Vittoria, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Arcivescovado, attraversa la piazza Fontana, indi prosegue per via Alciate, piazza Beccaria, via Zenzuino, via San Zeno, Verziere, via Stella, via San Pietro in Gessate, corso di Porta Vittoria e corso Ventidue Marzo.

La linea è a doppio binario per metri lineari millecinquecentododici e centocinquantasei millimetri (metri lineari 1512,156); a semplice binario per metri lineari duecentotrentuno e cinquecento ottanta millimetri (metri lineari 231,580); il posteggio in fine linea

è di metri lineari ventiquattro e sessanta centimetri (metri lineari 24,60).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari millesettecentosessantotto e trecentosedici millimetri (metri lineari 1768,316).

Questa linea non ha tratte in comune con nessuna linea

8.ª Linea di Porta Volta.

La linea di Porta Volta, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Carlo Alberto, la via Santa Margherita, la piazza della Scala, la via Giuseppe Verdi, via Brera, via Solferino, via Statuto, via Volta, via Ceresio, fino al piazzale del Cimitero Monumentale comunale.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilaquattrocentocinquantasei e duecentonovantasette millimetri (metri lineari 2456,297); a semplice binario per metri lineari ottantasei e trecentosettantacinque millimetri (metri lineari 86,375).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilacinquecentoquarantadue e seicentosettantadue millimetri (metri lineari 2542,672).

Ha in comune con le linee di Porta Principe Umberto e di Porta Nuova le tratte lungo la via Carlo Alberto, la via Santa Margherita e piazza della Scala, con la linea Interstazionale la tratta lungo la via Solferino.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Volta misura metri lineari duemilacentosettantuno e cinquecentotto millimetri (metri lineari 2171,508).

9.ª Linea di Porta Monforte.

La linea di Porta Monforte, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre il corso Vittorio Emanuele, e breve tratto del corso Venezia, indi prosegue per via Monforte, piazzale Monforte, corso Concordia, piazzale Risorgimento e corso Indipendenza.

La linea è a doppio binario per metri lineari millesettecentoquarantatrè e cinquecentoventidue millimetri (metri lineari 1743,522); a semplice binario per metri lineari duecentosessantuno e centoquarantacinque millimetri (metri lineari 261,145).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilaquattro e cinquecentosessantasette millimetri (metri lineari 2004,567).

Ha in comune con la linea di Porta Venezia-Loreto e Porta Venezia-Stazione Centrale le tratte lungo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Venezia.

Ha in uso promiscuo con la tramvia elettrica Milano-Monza i binari lungo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Venezia.

10.ª Linea di Porta Venezia-Stazione Centrale.

La linea di Porta Venezia-Stazione Centrale, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre il corso Vittorio Emanuele, corso Venezia, viale Venezia e piazzale Stazione Centrale.

La linea è tutta a doppio binario e misura metri lineari duemilasettecentoquarantasette e cinquecentonovantuno millimetri (metri lineari 2747,591). Ha in comune con la linea di Porta Monforte la tratta lungo il corso Vittorio Emanuele, corso Venezia fino all'altezza di via Monforte; con la linea di Porta Venezia-Loreto, le tratte lungo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Venezia; con la linea di Circonvallazione la tratta lungo il viale Venezia e parte sul piazzale della Stazione Centrale: con la linea di Porta Principe Umberto e Interstazionale alcune tratte sul piazzale della Stazione Centrale.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Venezia-Stazione Centrale è di metri lineari millenovecentosei e duecentosettantatrè millimetri (metri lineari 1906,273).

Ha in uso promiscuo con la tramvia elettrica Milano-Monza la tratta lungo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Venezia.

11ª. Linea Interstazionale.

La linea Interstazionale riunisce le tre stazioni ferroviarie: Stazione Centrale, Stazione Ferrovia Nord e Stazione di Porta Ticinese.

Partendo dalla Stazione Centrale percorre il piazzale Stazione Centrale, il viale Umberto, la via Castelfidardo, via Solferino, via Pontaccio, via Tivoli, via Lanza, piazza Castello, via Minghetti, piazzale Ferrovia Nord, via San Gerolamo, via Olona, via Vittoria, corso Genova, corso Cristoforo Colombo ed arriva al piazzale della Stazione di Porta Ticinese.

La linea è a doppio binario per metri lineari quattromilaottocentocinquantaquattro e cinquecentottantasei millimetri (metri lineari 4854,586), a semplice binario per metri lineari sessantotto e duecentocinque millimetri (metri lineari 68,205); il posteggio fine linea è di metri lineari ventidue e duecentocinque millimetri (metri lineari 22,205).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari quattromilanovecentoquarantaquattro e novecentonovantasei millimetri (metri lineari 4944,996).

Ha in comune con la linea di Porta Principe Umberto e di Porta Venezia-Stazione Centrale alcune tratte sul piazzale della Stazione Centrale; con la linea di circonvallazione una tratta sul piazzale Stazione Centrale e la tratta lungo il viale Umberto; con la linea di Porta Nuova una tratta lungo il viale Umberto; con la linea di Porta Volta una tratta lungo la via Solferino, e con la linea di Porta Genova la tratta lungo il corso Genova e lungo il corso Cristoforo Colombo.

Il tratto esclusivo alla linea Interstazionale è di metri lineari tremilaseicentocinquantasei e settantuno millimetri (metri lineari 3656,071).

12.ª Linea di Porta Lodovica.

La linea di Porta Lodovica, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre nell' andata la via Carlo Alberto, via Unione, corso Romana, via Rugabella e corso San Celso; nel ritorno il corso San Celso, la via Amedei, piazza Sant'Alessandro, la via Palla e la via Torino.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilaquattrocentoquarantasette e seicentosettantasette millimetri (metri lineari 2447,677); a semplice binario per metri lineari trecentodue e centottantasette millimetri (metri lineari 302,187; la lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilasettecentoquarantanove e ottocentosessantaquattro millimetri (metri lineari 2749,864).

Ha in comune con le linee di Porta Romana e di Porta Vigentina e pel solo binario di andata, le tratte lungo la via Carlo Alberto, la via Unione ed il corso di Porta Romana; con le linee di Porta Ticinese e di Porta Genova e pel solo binario di ritorno la tratta lungo la via Torino.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Lodovica misura metri lineari milletrecentottantacinque e novecentonovantatrè millimetri (metri lineari 1385,993).

13.ª Linea di Porta Magenta.

La linea di Porta Magenta, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Mercanti, la via Dante, la via Meravigli, il corso di Porta Magenta, il corso Vercelli, fino al posteggio alla Maddalena.

La linea è a doppio binario per metri lineari tremilaottantuno e centosessantacinque millimetri (metri lineari 3081,165); a semplice binario per metri lineari centotrentanove e seicentotrentasette millimetri (metri lineari 139,637); il posteggio fine linea misura metri lineari cinquanta e novecentocinquantacinque millimetri (metri lineari 50,955). La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari tremiladuecentosettantuno e settecentosessantasette millimetri (metri lineari 3271,767).

Ha in comune con la linea di Porta Garibaldi la tratta lungo la via Mercanti; con le linee di Porta Sempione, di Porta Tenaglia-Canonica e di Porta Tenaglia-Bramante le tratte lungo la via Mercanti e lungo la via Dante.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Magenta misura metri lineari duemilanovecentoquarantasette e cinquecentoquarantatrè millimetri (metri lineari 2947,543).

Questa linea ha in uso promiscuo con la tramvia a vapore Milano-Castano-Magenta la tratta in corso Vercelli dalla Stazione di detta tramvia a vapore alla Maddalena.

14.ª Linea di Porta Garibaldi.

La linea di Porta Garibaldi, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Mercanti, la via Broletto, la via Ponte Vetero, il corso Garibaldi, il corso Como, la via Giuseppe Ferrari e la via Farini fino alla via Stelvio ove trovasi il posteggio.

La linea è a doppio binario per metri lineari tremilaseicentoventi e novecentonovantasette millimetri (metri lineari 3620,997); a semplice binario per metri lineari centottantatrè e cinquecentonovantadue millimetri (metri lineari 183,592).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari tremilaottocentoquattro e cinquecentottantanove millimetri (metri lineari 3804,589).

Ha in comune con le linee di Porta Sempione, di Porta Tenaglia-Canonica, e di Porta Tenaglia-Bramante, di Porta Magenta della Ferrovia Nord, la tratta lungo la via Mercanti.

La tratta esclusiva alla linea di Porta Garibaldi misura metri lineari tremilacinquecentonovantacinque e millimetri trecentotrentanove (metri lineari 3595,339).

Ha in uso promiscuo con la tramvia elettrica Milano-Affori la tratta lungo la via Carlo Farini e con la tramvia a vapore Milano-G[illegible]ano-Carate breve tratta in via Carlo Farini, in corrispondenza sottopasso alla Ferrovia.

15.ª Linea di Porta Venezia-Loreto.

La linea di Porta Venezia-Loreto, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre il corso Vittorio Emanuele, il corso Venezia ed il corso Loreto.

La linea è tutta a doppio binario per metri lineari tremiladuecentosettantotto e quattrocentosettantatrè millimetri (metri lineari 3278,473), il posteggio fine linea misura metri lineari dodici e sessanta centimetri (metri lineari 12,60).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari tremiladuecentonovantuno e settantatrè millimetri (metri lineari 3291,073).

Ha in comune con la linea di Porta Monforte la tratta lungo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Venezia fino alla via Monforte; con la linea di Porta Venezia-Stazione Centrale la tratta lungo il corso Vittorio Emanuele ed il corso Venezia.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Venezia-Loreto misura metri lineari millecinquecentoquarantacinque e novecentoquarantuno millimetri (metri lineari 1545,941).

Tutto il binario di detta linea ad eccezione della tratta in piazza del Duomo è in uso promiscuo con la tramvia elettrica Milano-Monza. Ha pure in uso promiscuo con le tramvie interprovinciali la tratta lungo il corso Loreto.

16.ª Linea di Porta Romana.

La linea di Porta Romana, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Carlo Alberto, la via Unione, il corso di Porta Romana ed il corso Lodi. La linea è a doppio binario per metri lineari duemilacinquantacinque e quattrocentotrentotto millimetri (metri lineari 2055,438); a semplice binario per metri lineari centodiciotto e settecentottantadue millimetri (metri lineari 118,782); il posteggio fine linea misura metri lineari ventuno e trecentoventicinque millimetri (metri lineari 21,325).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilacentonovantacinque e cinquecentoquarantacinque millimetri (metri lineari 2195,545).

Ha in comune con la linea di Porta Lodovica e pel solo binario di andata la tratta lungo la via Carlo Alberto, la via Unione ed il corso di Porta Romana fino alla via Rugabella; con la linea di Porta Vigentina le tratte lungo la via Carlo Alberto, la via Unione, il corso Romana fino alla via Vigentina.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Romana misura metri lineari milleottocentosettantanove e duecentoquarantaquattro millimetri (metri lineari 1879,244).

17.ª Linea di Porta Vigentina.

La linea di Porta Vigentina, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Carlo Alberto, la via Unione, il corso di Porta Romana, fino al corso Vigentina, il corso Vigentina, la via Ripamonti fino alla via Giulio da Romano.

La linea è a doppio binario per metri lineari milleottocentosessantotto e novecentoquarantaquattro millimetri (metri lineari 1868,944); a semplice binario per metri lineari centoquattro e duecentodieci millimetri (metri lineari 104,210); il posteggio fine linea misura metri lineari trentacinque e novecentottantasette millimetri (metri lineari 35,987).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemilanove e duecentoundici millimetri (metri lineari 2009,211).

Ha in comune con la linea di Porta Lodovica e pel solo binario di andata, la tratta lungo la via Carlo Alberto, la via Unione ed il corso di Porta Romana fino alla via Rugabella, e con la linea di Porta Romana la tratta lungo la via Carlo Alberto, la via Unione ed il corso di Porta Romana fino alla via Vigentina.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Vigentina misura metri lineari novecentoquattro e trentasei millimetri (metri lineari 904,036).

18ª. Linea di Circonvallazione.

La linea di Circonvallazione forma un anello intorno alla vecchia cinta murata della città, essendo per il maggior tratto a questa parallela.

Partendo da Porta Volta percorre i viali di Porta Garibaldi, di Porta Nuova, di Porta Principe Umberto, salendo sul piazzale della Stazione Centrale, davanti alla Stazione stessa, il viale di Porta Venezia, viale di Porta Monforte, viale di Porta Vittoria, viale di Porta Romana, viale di Porta Vigentina, viale di Porta Lodovica, viale di Porta Ticinese, viale di Porta Genova, viale di Porta Magenta, indi prosegue per via Ariosto e via Mario Pagano, piazzale Sempione, corso Sempione, via Moscati, via Londonio, via Prina, via Paolo Sarpi e dopo il piazzale di Porta Volta imbocca nuovamente il viale Garibaldi, compiendo l'anello intero di circonvallazione.

La linea è tutta a doppio binario e misura metri lineari dodicimilasessantadue e novecentouno millimetri (metri lineari 12062,901).

Ha in comune con la linea del Sempione le tratte lungo la via Mario Pagano, il piazzale Sempione, il corso Sempione; con la linea di Porta Nuova la tratta lungo il viale Umberto dall'ex Dazio di Porta Nuova alla via Galileo; con la linea Interstazionale la tratta lungo il viale Umberto ed una tratta sul piazzale della Stazione Centrale; con la linea di Porta Venezia-Stazione Centrale la tratta lungo il viale Venezia, ed alcune tratte sul piazzale della Stazione Centrale; con la linea di Porta Principe Umberto alcune tratte sul piazzale della Stazione Centrale.

Il tratto esclusivo alla linea di Circonvallazione misura metri lineari diecimiladiciotto e settecentoventi millimetri (metri lineari 10018,720).

Ha in uso promiscuo con le tramvie a vapore interprovinciali, la tratta lungo i viali Romana, Vittoria e Monforte, con la tramvia a vapore della Società Ferrovie del Ticino (tram Milano-Pavia), la tratta lungo il viale Ticinese e breve tratto lungo il viale Lodovica: con la tramvia a cavalli Milano-Corsico breve tratto lungo il viale di Porta Genova.

Attraversa il binario della tramvia a vapore di Gallarate in corso Sempione in corrispondenza alla via Moscati.

19.ª Linea di Porta Ticinese.

La linea di Porta Ticinese, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Torino, il corso di Porta Ticinese, il corso San Gottardo e la via Conchetta.

La linea è a doppio binario per metri lineari duemilatrecentoquarantuno e quattrocentosettantasei millimetri (metri lineari 2341,476); a semplice binario per metri lineari tredici e duecentotto millimetri (metri lineari 13,208); il posteggio fine linea misura metri lineari novantasei e cinquecentosettantasette millimetri (metri lineari 96,577).

La lunghezza complessiva della linea è di metri lineari duemi-

laquattrocentocinquantuno e duecentocinquantuno millimetri (metri lineari 2451,251).

Ha in comune con la linea di Porta Lodovica e pel solo binario di ritorno, la tratta in via Torino da via Palla alla piazza del Duomo; con la linea di Porta Genova la tratta lungo la via Torino.

Il tratto esclusivo alla linea di Porta Ticinese misura metri lineari millesettecentotredici e trecentottantasette millimetri (metri lineari 1713,387).

Ha in uso promiscuo con le tramvie a vapore della Società Ferrovie del Ticino (tramvia Milano-Pavia) la tratta lungo il corso San Gottardo.

20.ª Linea Ferrovia Nord.

La linea della Ferrovia Nord, staccandosi dall'anello di piazza del Duomo, percorre la via Mercanti, la via Dante, il Foro Bonaparte (emiciclo Ovest) ed il piazzale della Ferrovia Nord.

La linea è a doppio binario per metri lineari millecentosettantadue e quattrocentottantacinque millimetri (metri lineari 1172,485); a semplice binario per metri lineari sessantadue e quattrocentosettantadue millimetri (metri lineari 62,472), la lunghezza complessiva è di metri lineari milleduecentotrentaquattro e novecentocinquantasette millimetri (metri lineari 1234,957).

Ha in comune con la linea di Porta Garibaldi la tratta lungo la via Mercanti, con la linea di Porta Magenta la tratta lungo la via Mercanti e la tratta lungo la via Dante fino alla via Meravigli; con la linea di Porta Tenaglia-Canonica e di Porta Tenaglia-Bramante la tratta lungo la via Mercanti e la via Dante; con la linea di Porta Sempione la tratta lungo la via Mercanti, la via Dante e il Foro Bonaparte.

Il tratto esclusivo alla linea della Ferrovia Nord è di metri lineari centoquaranta e quattrocentosessantasette millimetri (metri lineari 140,467).

21ª. Anello in piazza del Duomo.

Tutte le singole radiali, come tutte le linee descritte, fatta eccezione della linea di Circonvallazione e della linea Interstazionale si uniscono sull'anello di piazza del Duomo.

I binari dell'anello in piazza del Duomo sono quindi in uso promiscuo a tutte le linee radiali.

L'anello in piazza del Duomo è a doppio binario; nell'anello si innestano poi due appositi binari di *garage*.

Lo sviluppo dei binari della piazza del Duomo è di metri lineari trecentocinque e ottocentocinquattasette millimetri (metri lineari 305,857).

Art. 2.

Lo scartamento è quello normale di metri uno e quattrocentoquarantacinque millimetri (metri lineari 1,445) misurato fra i bordi interni delle rotaie.

Art. 3.

L'andamento delle linee sarà di massima quello indicato all'articolo 1 e risultante nel piano di assieme presentato in data 7 agosto 1896 (sette agosto milleottocentonovantasei) dal signor Sindaco di Milano per l'Amministrazione comunale.

In relazione al disposto dell'articolo sedici (16) del Regolamento diciassette giugno millenovecento (17 giugno 1900) numero trecentosei (n. 306), per esecuzione della legge numero cinquecento sessantuno (n. 561) sulle tramvie a trazione meccanica, l'interbinario in via normale sarà di metri uno e venti centimetri (metri 1,20) e non potrà mai essere inferiore a metri uno (metri 1) col tipo di materiale mobile adottato per l'esercizio.

Per quanto riguarda la larghezza della zona da lasciarsi libera per il carreggio ordinario, si ammettono nei limiti del necessario le eccezioni previste nel terzo alinea dell'articolo secondo (articolo 2) della legge predetta.

Parimenti si concede che per i soli ostacoli isolati venga ridotta a centimetri sessanta (metri lineari 0,60) la distanza fra la linea di massima sporgenza delle vetture e la fronte di detti ostacoli, quando ciò venga ammesso dalla Commissione di collaudo.

Art. 4.

L'armamento sarà fatto coi due tipi seguenti:

1.° con rotaie *Vignole* a canale in acciaio della lunghezza normale di metri lineari dodici (metri lineari 12) e del peso di chilogrammi quarantasette (chilogrammi 47) al metro lineare, poggianti direttamente su ghiaia, collegate con otto (8) tiranti per ciascuna campata di dodici metri (metri 12) costituiti da ferri a L di $\frac{70 \times 100}{10}$

I giunti delle rotaie saranno muniti di stecche a sei fori. Le rotaie saranno assicurate ai tiranti mediante due bulloni e due piastrine.

2.° Con rotaie *Vignole* a gola in acciaio sistema *Phoenix* 14 *a*, della lunghezza normale di metri nove (metri 9) e di metri dieci (metri 10) e del peso di chilogrammi quarantadue e mezzo (chilogrammi 42,5) al metro lineare poggianti direttamente sulla massicciata stradale, collegata con quattro (4) traversine in ferro *Jorés* per campata.

I giunti verranno effettuati con stecche a quattro (4) fori.

Le rotaie saranno assicurate alle traversine con bulloni e piastrine.

Art. 5.

Verrà adottato il sistema di trazione elettrica a corrente continua con filo aereo al potenziale massimo di seicento W[illegible] Wolt) utilizzando le rotaie come conduttore di ritorno

Art. 6.

L'energia elettrica occorrente verrà fornita d[illegible] officina centrale di Santa Radegonda, nella quale sono insta[illegible] i trasformatori in correnti continue della corrente trifas[illegible] prodotta dalla officina a vapore di Porta Volta e dalla off[illegible] idroelettrica di Paderno d'Adda.

La continuità dell'eserci[illegible] dovrà essere garantita con opportune macchine di riser[illegible]

Art. 7.

La corrente continua verrà distribuita alla rete aerea mediante [illegible], allacciantisi alla rete stessa in punti opportunamente distribuiti in modo [illegible] maggior possibile uniformità di tensione.

Il ritorno della corrente a mezzo delle rotaie verrà assicurato mediante connessione in fili di rame saldati con saldatura forte alle rotaie e con canapi sotterranei in rame dalle rotaie alle dinamo.

Art. 8.

La conduttura aerea sarà formata con filo di rame elettrolitico del diametro di millimetri nove e ventotto centesimi (millimetri 9,28) sostenuto mediante pali a mensola o tiranti in treccia di filo d'acciaio, assicurati a pali o rosette infisse nei muri di fabbricati.

L'attacco dei fili di rame ai sostegni dovrà sempre essere fatto con doppio isolamento.

Art. 9.

Per gli impianti elettrici in genere dovranno essere osservate le prescrizioni del vigente Regolamento per l'esecuzione della legge sulla trasmissione a distanza dell'energia a mezzo di correnti elettriche.

L'altezza normale dei fili aerei sul piano stradale non sarà inferiore a metri cinque e cinquanta centimetri (metri lineari 5,50) e sono pure consentite tutte le riduzioni di altezze strettamente necessarie per gli attraversamenti in sottovia di ferrovia o per altri punti speciali di soggezione in cui l'altezza normale non possa essere mantenuta.

L'impianto dovrà essere fatto largamente in modo da poter soddisfare agevolmente alle maggiori esigenze del servizio.

Nel sistema di conduttori aerei e sotterranei verranno opportunamente intercalati degli interruttori, in modo da poter suddividersi l'esercizio in zone separate ed indipendenti, allo scopo di circoscrivere, in caso di guasti o di altre esigenze, le eventuali interruzioni.

Art. 10.

Si dovrà constatare con misure e visite periodiche il buon funzionamento dell'impianto, verificando il grado di isolamento dei *feeders* e della rete aerea ed i disperdimenti della corrente nel sottosuolo.

Art. 11.

Le vetture automotrici saranno del tipo usuale, senza imperiale, con un compartimento chiuso accessibile dalle due piattaforme di testa e con *truck* a due assi distanti metri lineari uno e ottocento millimetri (metri lineari 1,800) di cui uno munito di motore a corrente continua della potenza di venticinque (25) cavalli.

La larghezza massima esterna della cassa sarà di metri lineari due e centoquaranta millimetri (metri lineari 2,140), in relazione alle disposizioni per distanza della linea di massima sporgenza dagli ostacoli.

Agli effetti dell'articolo sedici (16) del Regolamento numero trecentosei (n. 306) in data diciassette giugno millenovecento (17 giugno 1900), l'ingresso nelle vetture avrà luogo solo lateralmente sulla piattaforma posteriore rispetto al senso della corsa e dalla parte opposta all'interbinario.

Art. 12.

Le vetture automotrici saranno munite di apparecchi regolatori della corrente, e di interruttori della corrente di cui uno automatico ed uno a mano; di un invertitore da usarsi nei casi di estrema necessità e di una valvola fusibile.

Le vetture stesse dovranno essere munite di un freno a mano di azione pronta ed energica e di un freno elettrico.

I due freni dovranno essere manovrabili da entrambe le piattaforme.

Art. 13.

Le vetture automotrici potranno rimorchiare altre vetture di tipo adatto, nel modo e misura che saranno stabiliti dall'Autorità governativa.

Anche per queste vetture di rimorchio, l'accesso avrà luogo soltanto dalla piattaforma posteriore e lateralmente dalla parte opposta all'interbinario.

Dovranno inoltre avere almeno un freno a mano manovrabile da entrambe le piattaforme.

Art. 14.

Sulle linee oggetto della presente autorizzazione potranno circolare anche vetture con trazione a cavalli con quelle precauzioni che verranno stabilite dal Prefetto.

Art. 15.

È parimenti autorizzato l'uso promiscuo dei binari con vetture elettriche e con treni a vapore alle seguenti condizioni:

a) su ogni binario ad uso promiscuo non potrà effettuarsi la circolazione che in un solo senso.

Nel caso che circostanze eccezionali e transitorie esigessero l' uso promiscuo di qualche tratto di binario nei due sensi, verranno attivate speciali misure di precauzione atte a garantire il passaggio;

b) in ciascuna tratta di binario ad uso promiscuo non potranno contemporaneamente avanzare un treno a vapore ed una carrozza elettrica a distanza minore di metri lineari sessanta (metri lineari 60).

Art. 16.

Nelle località designate dall'Autorità governativa sia per le tratte di uso promiscuo, che per gli incrociamenti e per le diramazioni verrà mantenuto il personale necessario a regolare il passaggio e la marcia dei tram a vapore e delle vetture elettriche.

Art. 17.

Per gli attraversamenti delle linee a trazione elettrica con quelle a vapore e per l'uso promiscuo dei binari con tramvie a vapore, si dovranno stipulare convenzioni speciali da approvarsi dal Ministero.

Art. 18.

Ciascuna vettura automotrice sarà affidata ad un guidatore, il quale durante la corsa non avrà altro incarico all'infuori della condotta della vettura, sulla quale si dovrà inoltre trovare un secondo agente.

I guidatori dovranno riportare speciale autorizzazione dal Regio Ispettore capo del Circolo di Milano.

Art. 19.

L'autorizzazione all'esercizio con trazione elettrica delle linee summenzionate si intende data sotto l'osservanza della legge sette (7) giugno milleottocentonovantaquattro (1894) numero duecentotrentadue (n. 232) e relativo Regolamento venticinque ottobre milleottocentonovantacinque (25 ottobre 1895) numero seicentoquarantadue (n. 642), della legge ventisette dicembre milleottocentonovantasei (27 dicembre 1896) numero cinquecentosessantuno (n. 561) e del relativo Regolamento diciassette giugno millenovecento (17 giugno 1900) numero trecentosei (n. 306), nonchè di quelle leggi e di quei Regolamenti che venissero emanati in avvenire.

Milano, 25 febbraio 1902.

Dichiarazione di accettazione

Il sottoscritto Sindaco di Milano, commendatore dottore Giuseppe Mussi fu Luigi, senatore del Regno, abitante in Milano, via Unione, al comunale numero 14, avuta lettura del Disciplinare che precede sull'esercizio a trazione elettrica delle ventuna tramvie descritte nell'articolo primo del disciplinare stesso, valendosi dell'autorizzazione del Consiglio comunale risultante dalla deliberazione 9 luglio 1901 confermata in quella successiva del 30 stesso mese, entrambe approvate dalla Giunta provinciale amministrativa nella sua adunanza del 28 agosto 1901, n. 718-*A*, dichiara di accettare, come accetta, pienamente, per conto del Comune di Milano che rappresenta, tutte le condizioni nel suddetto Disciplinare contenute, restando con ciò obbligato il Comune di curare la piena osservanza delle condizioni stesse.

Per ogni effetto, elegge domicilio nell'ufficio municipale in Milano, Palazzo Marino.

Milano, 25 febbraio 1902.

Dottor MUSSI GIUSEPPE, *Sindaco di Milano.*

VITTORIO EMANUELE III

per grazia di Dio e per volontà della Nazione

RE D'ITALIA

Veduta la proposta del Prefetto di Foggia per lo scioglimento dell'Amministrazione della Congregazione di carità di Troia, in seguito ad irregolarità accertate da inchiesta;

Veduti gli atti, e segnatamente la relazione citata ed il voto della Giunta provinciale amministrativa;

Veduti la legge 17 luglio 1890 sulle istituzioni pubbliche di beneficenza, ed i Regolamenti relativi;

Sentito il parere del Consiglio di Stato, del quale si adottano i motivi che qui si intendono integralmente trascritti;

Sulla proposta del Nostro Ministro Segretario di Stato per gli Affari dell'Interno;

Abbiamo decretato e decretiamo:

L'Amministrazione della Congregazione di carità di Troia è sciolta e la temporanea gestione è affidata ad un R. Commissario straordinario, da nominarsi dal Prefetto di Foggia.

Il Nostro Ministro proponente è incaricato dell'esecuzione del presente decreto.

Dato a Torino, addì 7 maggio 1902.

VITTORIO EMANUELE.

GIOLITTI.

MINISTERO DEL TESORO

Direzione Generale del Debito Pubblico

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 1,165,675 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale, per L. 80, al nome di Carocci Silvia-Elisa-Rosalinda e *Francesco-Camillo*, fu Giovanni-Battista, minori, sotto la tutela di Carocci Bernardino fu Francesco, domiciliati in Pontecorvo (Caserta), fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè dovevano invece intestarsi a Carocci Silva-Elisa-Rosalinda e *Camillo-Luigi-Pio*, fu Giovanni-Battista, ecc., (come sopra), veri proprietari della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del Regolamento sul Debito Pubblico si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 20 maggio 1902.

Il Direttore Generale
MANCIOLI.

RETTIFICA D'INTESTAZIONE (1ª *Pubblicazione*).

Si è dichiarato che la rendita seguente del Consolidato 5 0[0, cioè: N. 774,121 d'iscrizione sui registri della Direzione Generale, per L. 1,620, al nome di Marchesi *Enrico*, Isabella, Federica, Carlo e Maria, del fu comm. ing. Giulio, minori, sotto la patria potestà della madre Dumontel Jenny Giovanna di Gilberto, vedova del detto Marchesi Giulio, domiciliati in Firenze, fu così intestata per errore occorso nelle indicazioni date dai richiedenti all'Amministrazione del Debito Pubblico, mentrechè doveva invece intestarsi a Marchesi *Giovanni-Antonio*, Isabella, Federica, Carlo e Maria, fu Giulio, ecc. (come sopra), veri proprietari della rendita stessa.

A' termini dell'articolo 72 del Regolamento sul Debito Pubblico, si diffida chiunque possa avervi interesse che, trascorso un mese dalla prima pubblicazione di questo avviso, ove non sieno state notificate opposizioni a questa Direzione Generale, si procederà alla rettifica di detta iscrizione nel modo richiesto.

Roma, il 20 maggio 1902.

Il Direttore Generale
MANCIOLI.

Direzione Generale del Tesoro *(Portafoglio)*

Il prezzo del cambio pei certificati di pagamento in valuta metallica dei dazi doganali d'importazione è fissato per oggi, 21 maggio, in lire 101,91.

MINISTERO D'AGRICOLTURA, IND. E COMMERCIO

Divisione Industria e Commercio

Media dei corsi dei Consolidati negoziati a contanti nelle varie Borse del Regno, determinata d'accordo fra il Ministero d'Agricoltura, Industria e Commercio e il Ministero del Tesoro *(Divisione Portafoglio)*.

20 maggio 1902.

		Con godimento in corso	Senza cedola
		Lire	Lire
Consolidati	5 % *lordo*	103,88	101,88
	4 1/2 % *netto*	110,16 3/8	109,03 7/8
	4 % *netto*	103,63 5/8	101,63 5/8
	3 % *lordo*	68,52 1/2	67,32 1/2

CONCORSI

MINISTERO DELL'INTERNO

Ispettorato Generale della Sanità Pubblica

AVVISO DI CONCORSO *per esame a sette posti di medico provinciale di 4ª classe.*

Con decreto Ministeriale del 16 maggio 1902 è stato modificato l'altro precedente decreto Ministeriale del 31 marzo 1902 col quale veniva aperto un concorso per esame e titoli a cinque posti di medico provinciale di 4ª classe con l'annuo stipendio di lire 3500. In conseguenza di tali modificazioni, le condizioni del concorso restano così stabilite:

Sono messi a concorso per esami e titoli sette posti di medico provinciale di 4ª classe con l'annuo stipendio di lire 3500.

Per essere ammessi al concorso i candidati dovranno, o direttamente o per mezzo dei prefetti del Regno, presentare al Ministero dell'Interno, non oltre il 31 luglio 1902, domanda in carta da bollo da lire 1,20, unendovi i seguenti documenti:

1.° diploma originale di laurea in medicina e chirurgia, conseguita in una delle Università dello Stato, di data anteriore al 1° agosto 1897, ovvero copia autentica del diploma stesso;

2.° atto di nascita comprovante che il candidato non ha oltrepassato il 45° anno di età;

3.° certificato penale di data non anteriore al 1° febbraio 1902;

4.° certificato di cittadinanza italiana;

5.° certificato di buona condotta morale e politica;

6.° certificato di sana e robusta costituzione fisica;

7.° tutti i titoli e documenti scientifici e di carriera che il candidato crederà di presentare a prova delle sue attitudini al posto cui aspira.

Non sono ammessi manoscritti nè bozze di stampa.

I concorrenti dovranno fare dichiarazione esplicita (che potrà essere espressa nel corpo della domanda stessa) di accettare le nuove norme che regoleranno la Cassa di previdenza in sostituzione della legge ancora vigente per le pensioni e che potrà cessare di avere effetto per gl'impiegati che vanno ad assumersi in servizio.

Ai concorrenti verrà dato a suo tempo avviso dell'ammissione e della data che sarà stabilita per le prove scritte e pratiche.

I vincitori del concorso saranno nominati, a seconda della graduatoria ottenuta, a misura che si faranno posti disponibili.

Roma, addì 18 maggio 1902.

L'Ispettore Generale della Sanità Pubblica
SANTOLIQUIDO.

1

PARTE NON UFFICIALE

PARLAMENTO NAZIONALE

CAMERA DEI DEPUTATI

RESOCONTO SOMMARIO — Martedì 20 maggio 1902

SEDUTA ANTIMERIDIANA

Presidenza del Vice-Presidente PALBERTI.

La seduta comincia alle 10,10.

Seguito della discussione del disegno di legge: Conservazione dei monumenti e degli oggetti di antichità e belle arti.

TORRIGIANI, mentre ammette che questo disegno di legge presenti non poche mende, d'altra parte non può non riconoscere la necessità di risolvere una buona volta questo importante problema legislativo.

Sventuratamente questa legge arriva quando le più preziose opere d'arte di privato dominio già hanno emigrato al di là delle Alpi.

Venendo alle singole disposizioni, trova troppo lata ed eccessiva la formula della legge, per la quale vengono a cadere sotto i limiti e sotto le sanzioni, che qui si propongono, tutti i mobili che abbiano pregio di antichità o d'arte.

Approva l'idea del catalogo degli oggetti di sommo pregio, che trovansi in proprietà dei privati; e anzi proporrà un ordine del giorno incitando il Governo a presentare alla Camera questo catalogo: ma teme che al Governo mancheranno le facoltà necessarie per riuscire a compilarlo in caso di opposizioni da parte dei proprietari.

Non può approvare l'idea di ammettere i cambî, anche in caso di duplicati, notando che in materia di oggetti artistici non si può parlare di veri e propri duplicati.

Fa alcune riserve circa i criterî adottati per la determinazione dei prezzi in caso di acquisto dal Governo.

Censura infine la proposta per la quale, mentre si tolgono agli uffici regionali i loro proventi della tassa d'ingresso dei musei e delle gallerie, coi quali essi provvedevano a riparazioni ed acquisti sul luogo, si costituisce un fondo comune, il cui riparto non potrebbe essere fatto coi criterî ben determinati del sistema presente.

Conclude presentando il seguente ordine del giorno:

« La Camera invita il Governo a comunicare al Parlamento entro un anno dalla pubblicazione della presente legge:

a) il catalogo dei monumenti e degli oggetti d'arte e d'antichità di cui all'articolo 23;

b) la nota dei monumenti ed oggetti d'arte e d'antichità acquistati in conformità delle disposizioni degli articoli 6, 8 e 22, con le indicazioni delle somme pagate per ciascuno di essi;

c) l'elenco delle vendite e cambî di duplicati, in ordine alle disposizioni dell'articolo 18;

d) la nota degli incassi fatti per le tasse di esportazione;

e) le spese incontrate per gli uffici di esportazione, e tutte le altre derivanti dall'applicazione della presente legge » (Bene!).

NASI, ministro dell'istruzione pubblica, rilevando che solamente l'on. Pellegrini insorse a combattere il principio informatore di questo disegno di legge, nel quale gli parve scorgere un attentato al diritto di proprietà, nota che già in Senato questa obiezione fu sollevata, ma fu combattuta autorevolmente e respinta da quel consesso con un voto solenne.

È un vero pregiudizio scientifico il pretendere oggi che la proprietà privata non possa essere asseggettata a limiti in nome del pubblico interesse. Ed un altissimo interesse pubblico è appunto quello dell'arte.

Avverte però che, se pure questa legge pone alcuni limiti al diritto dei privati, questi limiti sono di gran lunga meno gravosi di quelli, che ora le varie leggi vigenti impongono nelle varie regioni.

Si associa poi a quento ha detto l'on. relatore, che ringrazia per l'opera solerte ed efficace da lui consacrata a questa legge, la quale rappresenta il risultato di tutta una lunga serie di studî e di progetti, ed un'equa conciliazione fra le contrarie tendenze.

Rileva egli pure la necessità di risolvere senza ulteriore indugio la questione, e spera che di questa necessità si renderà conto la Camera così come se ne rese conto il Senato.

Circa le raccomandazioni fatte con tanta competenza dall'on. Barnabei, riconosce la necessità che per la retta applicazione della legge si attui un migliore ordinamento amministrativo del servizio archeologico: e si propone di provvedere presentando, se sarà necessario, un apposito disegno di legge.

Conviene poi che, invece di dare un eccessivo impulso ai nuovi scavi e alle nuove ricerche, sia bene rivolgere le massime cure alla conservazione ed all'ordinamento del materiale che già abbiamo.

Circa la questione dei cambî e delle vendite, sollevata dagli onorevoli Pescetti e Torrigiani, conferma anzitutto ciò che ha detto il relatore, che questi cambî si riferiscono esclusivamente ai duplicati, e crede che non possa sorgere dubbio in proposito pel testo della legge. Avverte poi che si tratterà sempre di oggetti d'importanza relativa, e particolarmente di oggetti provenienti dagli scavi; poichè è chiaro che delle opere d'arte di sommo pregio non possono esistere duplicati.

Dichiara poi di accettare l'ordine del giorno proposto, relativamente a questa materia dei cambî e delle vendite, dalla Commissione. Ritiene fermamente che le cautele suggerite in quest'ordine del giorno sieno tali da dissipare pienamente i dubbî degli onorevoli Pescetti e Torrigiani.

Circa l'organismo del disegno di legge, riferendosi a quanto ha detto l'on. relatore, dimostra come il principio della libera esportazione degli oggetti d'arte non sia ammissibile, specialmente per l'Italia che, per ciò che concerne la tutela del suo glorioso patrimonio artistico, ha il sacrosanto dovere di essere protezionista.

È degno di nota che, in nome degli interessi artistici, il Senato ha accolto anche il principio della progressività della tassa di esportazione.

L'on. Pellegrini ha censurato perfino il diritto di prelazione da parte dello Stato. Ma non ha tenuto presente che, finchè si tratta di vendite all'interno, lo Stato dovrà comprare ad assoluta parità di prezzo: solo in caso di esportazione si potrà determinare il prezzo in base al giudizio di periti ed arbitri, anche per evitare il pericolo delle simulate contrattazioni.

Assicura l'on. Torrigiani che il catalogo potrà essere compilato senza notevoli difficoltà, e riuscirà del tutto soddisfacente: ad ogni modo la legge si applica anche agli oggetti non compresi nel catalogo.

Circa la questione dei proventi delle tasse d'ingresso alle gallerie e ai musei, nota essere indispensabile la unificazione del fondo, sia per evitare che un ufficio regionale abbia fondi soverchi e un altro ne abbia d'insufficienti, sia per lasciare una parte del fondo a disposizione del Ministero per gli eventuali acquisti, sia perchè è utile e giusto applicare qui pure un criterio non regionale, ma nazionale.

Conclude pregando la Camera di dare il suo voto unanime a favore di questo disegno di legge in nome dei supremi interessi artistici d'Italia, sciogliendo così una antica promessa, e rispondendo ai voti dell'intero paese (Benissimo!).

MORELLI-GUALTIEROTTI, relatore, dichiara di modificare l'ordine del giorno della Commissione relativo ai cambî ed alle vendite dei duplicati, sperando che dopo ciò l'on. Pescetti non insisterà per la soppressione dell'articolo 18.

NASI, ministro dell'istruzione pubblica, accetta l'ordine del giorno così modificato; ed accetta anche l'altro ordine del giorno relativo agli abbonamenti per la visita dei musei, gallerie e scavi.

Accetta anche l'ordine del giorno Torrigiani, ad eccezione dei commi *d* ed *e*.

TORRIGIANI consente a ritirare i due capoversi *d* ed *e*, confidando che del concetto ivi espresso si terrà conto nella compilazione dei bilanci.

PESCETTI, dopo le dichiarazioni dell'on. relatore e dell'on. ministro circa la portata dell'articolo 18, e dopo l'ordine del giorno proposto dalla Commissione ed accettato dal Governo, dichiarandosi pienamente rassicurato, non insiste nell'opposizione a quel l'articolo.

Raccomanda però nuovamente che in questa materia dei cambî, delicata e pericolosa sempre e tanto più in materia artistica, si proceda con la massima cautela.

PRESIDENTE pone a partito il primo ordine del giorno della Commissione.

« La Camera invita il Governo ad applicare il sistema degli abbonamenti settimanali, mensili e trimestrali, per la visita delle gallerie, musei e scavi d'antichità di tutto il Regno ».

(È approvato).

Pone quindi a partito il secondo ordine del giorno della Commissione:

« La Camera, affermato il principio dell'imprescrittibilità ed inalienabilità del patrimonio artistico e storico spettante allo Stato, compresa della necessità di circondare delle maggiori e più rigorose cautele l'esercizio della facoltà di fare i cambi e le vendite dei duplicati, nel che si compendia il concetto e la ragione dell'articolo 18, fa voti perchè col Regolamento sia stabilito:

1.° che la relazione col parere della speciale Commissione sia pubblicata ed il decreto, che approva il cambio o la vendita, venga emanato non prima di tre mesi da tale pubblicazione;

2.° che, quando si tratta di oggetti già appartenenti a collezioni, musei, gallerie, biblioteche ed archivi pubblici, la relazione debba essere altresì contemporaneamente comunicata alla Rappresentanza comunale del luogo ed inteso il Consiglio di Stato ».

(È approvato).

Pone infine a partito l'ordine del giorno dell'on. Torrigiani colla soppressione dei commi *d* ed *e*.

(È approvato e si approvano gli articoli del disegno di legge fino al 5).

INDELLI, all'articolo 6, non comprende per quali ragioni si vogliano estendere le disposizioni restrittive della legge anche alla vendita dei palazzi monumentali, ciò che costituisce un inutile gravame per la proprietà immobiliare, mentre lo Stato ha sempre modo di esercitare il suo diritto di tutela in virtù dell'articolo 10.

MORELLI-GUALTIEROTTI, relatore, nota che pochi saranno i casi, nei quali lo Stato eserciterà il diritto di predominio riguardo ad immobili monumentali; e che già per la legislazione vigente lo Stato possiede circa all'alienazione degli immobili facoltà anche maggiori di quelle che si stabiliscono col disegno di legge.

Non crede poi che la proprietà immobiliare possa subire deprezzamento per effetto del diritto di prelazione, che mette il proprietario di fronte a due possibili compratori invece che ad uno solo.

(Si approvano gli articoli dal 6 al 9).

INDELLI, all'articolo 10, vorrebbe che, come era disposto nel progetto Martini, la vigilanza dello Stato si estendesse anche all'interno degli edifizi per conservarne, ove occorra, il valoro artistico e monumentale, e impedire quei vandalismi, che così di frequente si debbono deplorare.

TORRIGIANI richiama l'attenzione del ministro sulla convenienza di risolvere una buona volta la questione della competenza degli uffici regionali, i quali ogni giorno sono esposti a non veder accolti i loro reclami in fatto di tutela dei monumenti.

NASI, ministro dell'istruzione pubblica, terrà conto della raccomandazione dell'on. Torrigiani nella compilazione del Regolameto.

Dichiara poi all'on. Indelli che lo spirito dell'articolo vieta di estendere la vigilanza all'interno degli edifizi.

MORELLI-GUALTIEROTTI, relatore, fa osservare all'on. Torrigiani che è competenza degli uffici edilizî dei Comuni di emanare i provvedimenti richiesti dalla tutela dei monumenti.

(Si approvano gli articoli dal 10 al 13).

ENGEL, all'articolo 14, crede che la facoltà lasciata ai privati di eseguire scavi sia troppo larga, e che avrà per effetto di lasciar sperperare i tesori artistici e archeologici di cui è così ricco il nostro paese. È convinto che si dovrà sollecitamente addivenire a provvedimenti restrittivi.

NASI, ministro dell'istruzione pubblica, apprezza le considerazioni svolte dall'on. Engel, tanto più ch'egli pure, il ministro, è fautore del concetto della proprietà dello Stato sul sottosuolo. Ma, una volta che prevalse un concetto diverso, non si poteva vietare ai privati il diritto di fare gli scavi e non riconoscere che gli oggetti scavati sono di proprietà dei privati.

Si sono però disposte le opportune cautele; si è riservato allo Stato il diritto su un quarto degli oggetti scavati; tutti quanti gli oggetti scavati cadono poi sotto le disposizioni e le sanzioni della legge.

BARNABEI si associa pienamente all'on. Engel, notando che non v'è nessuna ingiustizia nel riconoscere che nessun diritto spetti ai proprietari sui cimelî artistici, che vengono scoperti nei propri fondi, cimelî che nella massima parte dei casi erano originariamente sottratti al privato dominio.

MORELLI-GUALTIEROTTI, relatore, giustifica la disposizione proposta: si tratta qui pure di armonizzare i diritti dello Stato con quelli dei privati. Dimostra poi che le cautele disposte in questo articolo 14 e nei tre successivi tutelano pienamente gli interessi della storia e dell'arte.

ENGEL ha presentato il seguente ordine del giorno in unione dell'on. Credaro:

« La Camera confida che il Governo con le norme regolamentari curerà la severa applicazione dell'articolo 14 e seguenti, relativi agli scavi, al fine di meglio tutelare il patrimonio artistico nazionale ».

MORELLI-GUALTIEROTTI, relatore, accetta l'ordine del giorno.

NASI, ministro dell'istruzione pubblica, accetta egli pure l'ordine del giorno, assicurando nuovamente l'on. Engel e la Camera che i diritti dello Stato sono ampiamente garantiti.

ABIGNENTE si compiace delle dichiarazioni del ministro, e confida che ulteriori cautele saranno adottate col Regolamento.

Dimostra poi che, indipendentemente dalla questione della proprietà del sottosuolo, è un assurdo giuridico ammettere la proprietà privata sugli oggetti, che possono esistere nel sottosuolo, dei quali si ignora affatto l'esistenza.

Prega poi il ministro di provvedere in modo che venga ad evitarsi il pericolo di molte e gravi contestazioni giudiziarie, a cui questa disposizione potrebbe dare occasione.

(L'ordine del giorno Credaro e Engel è approvato. Approvasi l'articolo 14).

La seduta termina alle 12,15.

SEDUTA POMERIDIANA

Presidenza del Presidente BIANCHERI.

La seduta comincia alle ore 14,15.

CERIANA-MAYNERI, segretario, dà lettura del processo verbale della seduta precedente, che è approvato.

PRESIDENTE. Hanno chiesto congedo gli onorevoli: Ginori-Conti ed Aggio.

(Sono conceduti).

Comunicazioni del Presidente.

PRESIDENTE comunica una lettera del presidente onorario dell'Esposizione agricola di Palermo; un telegramma del presidente della stessa Esposizione, ed altro telegramma del sindaco di Palermo con cui s'invita la Camera ad intervenire all'inaugurazione dell'Esposizione agricola in quella città; alla quale interverranno le Loro Maestà.

La Camera sarà rappresentata da una delegazione della Presidenza.

Interrogazioni.

MAZZIOTTI, sottosegretario di Stato per le finanze, risponde ad una interrogazione dell'on. Grassi-Voces « sulla necessità di nuovi criterî da adottarsi dall'Ufficio chimico centrale per evitare che i vini turchi importati in Italia vengano dichiarati genuini, mentre potrebbero rinvenirsi gli elementi per dichiararli artificialmente alcoolizzati ».

Nota che i criterî che ora si seguono sono quelli determinati dall'articolo 9 del Regolamento 25 novembre 1900 successivamente modificato in qualche parte.

Assicura che le analisi che si fanno sono sicurissime, per modo che ben difficilmente possono i vini turchi, i quali abbiano elementi, che possano farli conoscere artificialmente alcoolizzati, passare per vini genuini.

GRASSI-VOCES accenna ai criterî di alcune determinazioni che si convertono in danno della finanza dello Stato e delle enologia nazionale.

Invoca disposizioni che valgano a togliere l'inconveniente.
MAZZIOTTI, sottosegretario di Stato per le finanze, di-iara che
saranno prese in esame le considerazioni dell'interro-ante.
CORTESE, sottosegretario di Stato per l'istru- ne pubblica, ri-
sponde all'on. Chimienti, che desidera saper « se creda disporre
che, durante le vacanze scolastiche, l permanenza in famiglia
degli alunni interni dei Convitti na- nali non venga prolungata
oltre il termine massimo di du- mesi ».
Il Regolamento per i Co- i non ha disposizioni su quest'ar-
gomento. Si vedrà se, s caso di provvedervi quando occorra ri-
vederlo. Saranno re frattanto, istruzioni ai rettori perchè vo-
gliano ragguole e condotta loro e, ciò che più monta in istituti le loro concessioni alla carriera scolastica dei
giovani ne, alla disciplina.
d'edIMIENTI prende atto.

CORTESE, sottosegretario di Stato per l'istruzione pubblica, risponde al deputato Chimienti, che interroga « per sapere se intenda presentare un disegno di legge che disciplini il conferimento del diploma di ragioniere e l'esercizio della professione relativa ».

I diplomi di ragioniere sono conferiti, in virtù del regolamento generale, dagl'Istituti tecnici; eccezione fatta di quelle abilitazioni che, in base a studî superiori di commercio, possono concedersi dal ministro, col parere del Consiglio superiore di pubblica istruzione. In quanto all'esercizio, siccome vi sono Comuni e soprattutto tribunali che affidano perizie a periti non forniti di diploma, così il disegno di legge, invocato dall'on. interrogante, dovrà essere concordato fra i Ministeri dell'istruzione, dell'interno e della grazia e giustizia.

CHIMIENTI prende atto e ringrazia.

BACCELLI ALFREDO, sottosegretario di Stato per gli affari esteri, prega l'on. Calissano di differire la sua interrogazione sul sequestro di *vermouth* avvenuto a Marsiglia, non avendo ancora ricevuto le necessarie informazioni.

Discussione della proposta di legge per la costituzione in Comune delle frazioni di Crespina, Tripalle e Cenaia.

CATANZARO, facendo parte della minoranza della Commissione che si è opposta a questa proposta di legge, dichiara che le frazioni di cui trattasi, per la loro esiguità e per le loro condizioni non potranno avere un'Amministrazione autonoma senza aggravio dei contribuenti.

BIANCHI EMILIO, relatore, assicura che la Commissione ha esaminato attentamente le obiezioni dell'on. Catanzaro, ma non le ha trovate fondate, mentre ha riconosciuto che concorrono i requisiti richiesti dalla legge per far luogo alla costituzione del nuovo Comune.

CATANZARO insiste nell'escludere che le condizioni finanziarie e topografiche delle tre frazioni consentano la loro costituzione in Comune autonomo.

RONCHETTI, sottosegretario di Stato per l'interno, dichiara che il Governo, per l'insufficienza del numero degli abitanti, non poteva costituire in Comune le tre frazioni per decreto Reale; ma che si rimette al giudizio della Camera.

GALLI ROBERTO, della Commissione, consente nella regolarità el contegno serbato dal Governo, dimostrando che i rapporti tra le parti interessate sono così tesi da non consentire che esse rimangano riunite.

(La proposta di legge è approvata).

Discussione del disegno di legge sull'assestamento del bilancio.

CERIANA-MAYNERI, segretario, dà lettura del primo articolo.
(È approvato).

PRESIDENTE apre la discussione sull'articolo secondo.

GUICCIARDINI si compiace di rilevare essere questo il terzo esercizio che si chiude in avanzo, pure avendo provveduto a migliorare notevolmente, cioè per oltre 60 milioni, la situazione del Tesoro, e alle spese straordinarie per la spedizione chinese. Non bisogna però scordare che a ciò contribuisce un'entrata eccezionale pel dazio sul grano, e che per conseguenza bisogna calcolare il reddito normale di questo balzello, inferiore di una ventina di milioni a quello calcolato.

Per il prossimo esercizio, le spese si possono valutare complessivamente in 1692 milioni, mentre le entrate si possono calcolare in 1702 milioni; ma tenuto conto della deficienza nel movimento dei capitali, il bilancio avrà un disavanzo di cinque milioni che potrà anche crescere ove si riduca il prezzo del sale o se avvenga una sosta nell'incremento delle entrate.

Se dunque non si provvede seriamente, dopo un triennio di avanzi effettivi, il bilancio accenna a rientrare nel disavanzo: e le ragioni di questa non lieta decadenza finanziaria debbono esclusivamente cercarsi nel continuo crescere delle spese; aumento di spese che, nel corrente anno, fu in 26 milioni di lire, raggiungendo così la più elevata cifra che siasi avuta negli ultimi anni.

E ciò senza tener conto che i disegni di legge già presentati per altre spese importeranno al bilancio un altro maggiore onere di 11 milioni, e che altri progetti di spese si dovranno presentare: ad esempio quello per le ferrovie complementari intorno alle quali si è riaperta una viva agitazione.

Considera di difficile attuazione, per errore di concetto e per errore di fatto, il proposito di consolidare il bilancio dei lavori pubblici: e perciò ammonisce il Parlamento dei pericoli cui si corre incontro indebolendo la finanza proprio alla vigilia del rinnovarsi dei trattati di commercio e delle convenzioni ferroviarie.

Nota come il presente Ministero abbia avuto la fortuna di trovare un bilancio in condizioni che non potevano essere più prospere, ma che esso non ha saputo conservare la fortuna persistendo nei metodi di finanza che prima si erano seguiti, ed ha sciupato una situazione eccellente con piccoli espedienti per accontentare troppi interessi particolari (Bene! al Centro).

Rileva come il conseguimento del pareggio fosse la grande idea che dava forza ai ministri del tesoro; ma una volta questo raggiunto, non si è più avuto un forte obietto che desse al ministro l'energia di resistere a tutte le sollecitazioni.

Conviene perciò fermarsi sopra una via che ricondurrebbe infallibilmente al disavanzo.

Occorre seguire una politica finanziaria che consenta di dare un solido assetto alla circolazione e di ravvivare le fonti del credito per risollevare la vita economica del Paese, che è depressa.

Accenna a questo proposito alla convenienza che venga presto in discussione la proposta di riforma agraria dell'on. Maggiorino Ferraris.

Conclude dicendo che voterà questo bilancio in via amministrativa; ma non può dare il suo voto favorevole ad una politica che s'inspira a concetti che egli crede fatali per l'avvenire della finanza.

RUBINI, premesso che il bilancio d'assestamento ha oramai, per l'esercizio inoltrato, quasi il valore di uno consuntivo, esamina i principali elementi in base ai quali si può calcolare il probabile avanzo, notando che di fronte all'aumento graduale di molte entrate si ha però il fenomeno poco consolante di una diminuzione nelle tasse degli affari ed in alcuni consumi come i tabacchi.

Crede che uno dei punti più deboli della nostra finanza sia l'assegnamento che essa deve fare sul dazio dei grani, che rappresenta una piaga dell'economia nazionale. Occorre quindi ravvivare con ogni mezzo la produzione e gli scambî interni, non fidando unicamente nella problematica conclusione di trattati di commercio.

Nota come nell'ultimo decennio le eccedenze passive abbiano ammontato a quasi duecento milioni, ciò che rende, a suo avviso, inutile l'approvazione preventiva dei bilanci. Non crede perciò che l'esperienza autorizzi a fare assegnamento su possibili economie scarsa essendo la dotazione di tutti i servizi.

Convien dunque che la Camera dia essa l'esempio al Governo

di non sollecitare nuove spese: in questo freno alle nuove spese si parrà la virtù così del Parlamento come del Governo.

La situazione era ottima: oggi è ancora abbastanza buona: ma ulteriori imprudenze potrebbero gettarci nuovamente nel baratro del disavanzo.

Bisogna ricordare che un solido pareggio è la condizione necessaria per l'attuazione di quelle riforme tributarie ed economiche, che sono state promesse al paese.

Bisogna ricordare che vi è il grave e complesso problema dell'esercizio ferroviario, che dobbiamo affrontare in buona condizione del bilancio, se vogliamo vantaggiosamente risolverlo in tutta la sua estensione.

Accenna all'acquedotto delle Puglie, ai lavori di Roma, alla sistemazione di molti dei nostri fiumi, alle opere portuali, e via discorrendo: tutti cespiti di spesa che conviene tener presenti. Vi sono ancora tutte le nuove spese imprescindibili e impreviste, che ogni anno si presentano, per le quali bisogna lasciare un certo margine, se veramente si vuole il consolidamento del bilancio.

Accenna al problema di Napoli, la benemerita città che ha tutto sacrificato sull'altare della patria: ed afferma che ciò che di più utile può farsi per essa si è di farne una città industriale, col trasportarvi la forza motrice, col modificare le tariffe di trasporto, col concedere le più larghe esenzioni (Benissimo!).

Accenna ancora ai trattati di commercio.

Da tutto ciò che ha esposto conclude che bisogna assalutamente cambiare indirizzo, se vuolsi veramente il bene del Paese.

Passando ad esaminare la situazione del tesoro dimostra che essa non è sensibilmente migliorata di fronte all'esercizio passato.

Non approva l'uso soverchio delle anticipazioni statutarie, cui dovrebbe ricorrersi solamente quando il tesoro si trovi in situazione difficile: poichè tali anticipazioni sono rappresentate da carta emessa a vuoto.

Ora, se si vuol arrivare alla conversione della rendita, bisogna prima di tutto risanare la circolazione.

Indica in proposito altri provvedimenti, che permetterebbero di ridurre la circolazione della carta di Stato, accennando ad operazioni analoghe fatte in Inghilterra e in Francia.

Dichiara poi, rispondendo ad una osservazione fatta altra volta dall'on. Luzzatti, ch'egli, come ministro del tesoro, apprezzò tutta l'utilità del titolo 4 e mezzo per cento: se non potè negoziarlo che in minima parte, si fu perchè era allora notevolmente sopra la pari.

Riassumendo il suo pensiero sulla situazione, raccomanda che, mentre è ancora buona, non vogliano la Camera e il Governo permettere che abbia nuovamente a tralignare.

Bisogna far punto alle spese, e conservare le nostre forze per le grandi operazioni finanziarie, alle quali miriamo in un prossimo avvenire.

Ricorda ciò che in proposito ebbe e dire lo stesso on. Di Broglio.

Adoperare con parsimonia il denaro pubblico; semplificare gli organismi dello Stato; pagare i debiti; aumentare il credito del Paese e farlo operoso, tranquillo e felice è còmpito degno di un Governo che ha a capo Giuseppe Zanardelli, e degno del Parlamento itatiano (Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano coll'oratore).

BRANCA ritiene che la situazione sia realmente quale è stata esposta nella Relazione del bilancio. Da questa situazione è opportuno risalire ad alcune considerazioni generali.

Ricorda come dal 1881 al 1888 si passò da un avanzo di 50 milioni a un disavanzo di 400 milioni. Occorse un decennio di sacrifici e di abnegazione per risalire al pareggio e poter realizzare nuovamente un avanzo di 50 milioni.

Ed ora siamo di nuovo, a distanza di un anno solo, a discutere se siavi disavanzo. La ragione di questo fatto è che tutti i singoli bilanci presentano un costante aumento di spese, conseguenza dell'indirizzo politico seguìto dal Governo.

Di qui la necessità di esser rigidissimi nella serie infinita delle piccole spese. Invece il ministro Di Broglio, dopo esser stato alquanto ritroso, ha finito sempre con capitolare (*Si ride*). Fra queste piccole spese, cui l'oratore è decisamente contrario, vi è quella del ripristino della indennità di residenza dei funzionari della capitale (Approvazioni al Centro — Commenti in vario senso).

Le piccole spese sono, sotto un certo punto di vista, più pericolose delle grandi, poichè queste, come le prime non sfuggono al controllo parlamentare.

Ricorda poi ciò che ebbe a dire circa la s... così dello Stato come dei Comuni, quando si discusse la legge...

È un dovere dello Stato di sovvenire alle finanze cogli sgravi... mate per gli infiniti oneri addossati dallo Stato a quelle amministrazioni.

È necessario che per ogni singolo problema che si presenta, fra i quali formidabile quello delle ferrovie complementari, il Governo dichiari apertamente fino a che punto crede che si possa arrivare.

Accenna alla necessità di creare un fondo di ammortamento dei biglietti di Stato, che sono per i tre quarti allo scoperto. In tal modo anche si verrà a ridurre la disponibilità del bilancio, frenando le eccessive speranze.

Bisogna curare il disagio del paese, e ravvivarne l'economia: sarà questa anche un'opera di sapienza politica. Convien quindi contemporaneamente costituire il bilancio in modo, da essere sicuri del pareggio, con un vero ed effettivo margine.

In questo proposito confida che saranno unanimi Governo e Parlamento (Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano con l'oratore).

Presentazione di una relazione.

GALLINI presenta la relazione sul disegno di legge per « Indennità agli impiegati residenti in Roma » (Commenti).

Si riprende la discussione dell'assestamento del bilancio.

FERRARIS MAGGIORINO ravvisa le cause della lenta decadenza della nostra finanza in questi ultimi anni, da un lato nel troppo lieve incremento delle entrate, dall'altro nel troppo forte incremento delle spese.

Di questa seconda parte si sono occupati i precedenti oratori. Egli si limita a notare che la spesa cresce purtroppo annualmente, anche in una misura superiore a quella segnalata dall'on. Guicciardini.

S'intrattiene, invece, in modo speciale sul rallentato incremento delle entrate. Dichiara anzitutto che anche quest'anno la situazione finanziaria sarà buona. Ma l'avvenire si presenta irto d'incognite. E bisogna provvedere all'avvenire.

Una rigida finanza è condizione necessaria per l'attuazione dell'auspicata trasformazione tributaria, e per il ravvivamento dell'economia nazionale.

Non fa carico eccessivo all'on. ministro del tesoro: solo avverte che il largheggiare nelle piccole spese costituisce un pericolo per la nostra finanza.

Raccomanda anche di migliorare i congegni amministrativi, per guisa che si rimanga più rigorosamente nei limiti del bilancio.

Crede fermamente che siano possibili nei varî servizi molte piccole economie che servirebbero almeno a bilanciare le piccole spese.

Dichiara intanto che bisogna ritornare indietro sulla via delle spese se non vuolsi rinunziare al programma di finanza democratica e riformatrice. E bisogna anche provvedere alle classi sociali inferiori, ravvivando, con opportune riforme economiche, le fonti della ricchezza nazionale.

È fermamente convinto che una coraggiosa trasformazione delle tasse sui consumi gioverà non solo alle condizioni del nostro popolo, ma anche alle condizioni del nostro bilancio: sarà un atto di buona politica democratica e anche di buona finanza.

Circa la questione economica, rileva la colossale organizzazione per sindacati e per *trust* delle grandi industrie esportatrici. A queste nuove battaglie economiche bisogna che l'Italia sia preparata.

Bisogna attirare in Italia il capitale estero che cerca collocamento. Bisogna che l'industria italiana si trasformi, e all'uopo essa ha bisogno di capitale a buon mercato. Allora anche l'operaio potrà essere meglio pagato e quindi meglio istruito e meglio nutrito, ciò che gioverà grandemente allo stesso progresso industriale (Bene!).

Bisogna pensare in modo particolare alla più grande delle nostre industrie: all'industria agraria. Il Governo deve proporsi un chiaro programma di politica agraria, che comprenda l'organizzazione delle piccole forze produttrici, l'ordinamento del credito agrario, la trasformazione del debito ipotecario.

Circa questo vitale problema del credito agrario dobbiamo imitare, almeno in parte, ciò che si fa all'estero, ove esistono a questo fine grandiose organizzazioni. Accenna in questo prosito all'usura, che infierisce in molte delle nostre regioni agricole, e specialmente in Sicilia e nel Napoletano (Commenti).

Tutti questi problemi si agitano da molti anni. È tempo che ormai se ne affronti la soluzione. È questo un alto dovere che il Parlamento ha verso il paese; l'adempimento di questo dovere tutti concordi devono mirare in nome dell'amor della patria nostra e del glorioso avvenire che le è preparato (Vive approvazioni — Molti deputati si congratulano coll'oratore).

Interrogazioni ed interpellanze.

DEL BALZO GIROLAMO, segretario, legge:

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'on. ministro d'agricoltura, industria e commercio per conoscere quali criteri intende seguire in ordine ai boschi compresi nei demanî comunali che sono in corso di quotizzazione, data la presentazione del disegno di legge sui demanî delle provincie napoletane e siciliane.

« Chimienti ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'on. ministro dell'istruzione pubblica per sapere se intenda pubblicare i nuovi programmi per le scuole secondarie e normali in tempo opportuno affinchè non nascano gli inconvenienti tante volte lamentati.

« Giuseppe Frascara ».

« Il sottoscritto chiede d'interrogare l'on. ministro d'agricoltura, industria e commercio per sapere se intenda mantenere il programma della lotta antifillosserica finora applicato nelle Puglie.

« Maury ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare i ministri dell'interno e del tesoro sulla grave situazione degli ospedali di Roma, le cui risorse sono insufficienti sia per il trattamento del crescente numero dei malati, sia per assicurare una situazione più equa e sopportabile al personale degli infermieri.

« Barzilai ».

« Il sottoscritto chiede d'interpellare l'onorevole ministro delle finanze sull'applicazione del nuovo Catasto alla provincia di Como.

« Rubini ».

Sull'ordine del giorno

PRESIDENTE annuncia che la Giunta delle elezioni ha presentato la relazione sulla elezione contestata del secondo collegio di Catania (proclamato Sapuppo). Sarà discussa venerdì.

La seduta termina alle 18,40.

Comunicazioni della Segreteria della Camera

Deliberazioni degli Uffici II e VII.

Gli Uffici II e VII hanno, nell'adunanza di stamane, preso in esame i seguenti oggetti già posti all'ordine del giorno della precedente riunione del 17 maggio, e cioè:

a) il disegno di legge: Tumulazione della salma di Francesco Ferrara nel tempio di San Domenico in Palermo (138), nominando rispettivamente Commissari gli onorevoli De Amicis e Miniscalchi: la Commissione resta così composta degli onorevoli Florena, De Amicis, Pantano, Boselli, Borsani, Olivieri, Miniscalchi, Grassi-Voces e Mestica;

b) la proposta di legge: Modificazione all'articolo 9 della legge 24 dicembre 1896 sul matrimonio degli ufficiali del R. Esercito (132), nominando rispettivamente Commissari gli onorevoli Ticci e Maurigi: la Commissione resta così composta degli onorevoli Mezzanotte, Ticci, Farinet Alfonso, Brunialti, Arconati, Mel, Maurigi, Colombo-Quattrofrati e Falconi Gaetano;

c) la proposta di legge: *Referendum* comunale (139), nominando rispettivamente Commissari gli onorevoli Daneo Edoardo e Miniscalchi: la Commissione rimane così composta degli onorevoli Franchetti, Daneo Edoardo, Bertetti, Boselli, Sacchi, Ferraris Maggiorino, Miniscalchi, Melli e Furnari.

Commissioni convocate per domani mercoldì 21 maggio 1902:

Alle ore 9: la Commissione per l'esame del disegno di legge: « Assunzione diretta dei pubblici servizi da parte dei Comuni (Costituzione ed amministrazione delle aziende speciali) (1) » (Ufficio II);

Alle ore 9 1/2: la Commissione per l'esame della proposta di legge: « Sulle case popolari » (134) (Ufficio III).

Alle ore 10: la Giunta generale del bilancio col seguente ordine del giorno:

Seguito dell'esame della relazione sul bilancio agricoltura (43-*a*). Relatore l'on. Casciani.

Alle ore 13 e mezzo: la Sotto-giunta, bilanci guerra e marina;

Alle ore 14: con l'intervento dell'on. ministro per i lavori pubblici, la Giunta generale del bilancio per l'esame del disegno di legge: « Assegnazione di fondi per costruzioni stradali » (129);

Alle ore 16: la Commissione per l'esame del disegno di legge: « Modificazioni alla legge sullo stato dei sottufficiali (85) » (Ufficio IV);

Alle ore 16: la Commissione per l'esame del disegno di legge. « Tumulazione della salma del senatore Francesco Ferrara nel Tempio di San Domenico in Palermo (138) » (Ufficio III).

DIARIO ESTERO

Telegrafano da Londra, 19 maggio:

Non si hanno ancora notizie precise intorno al convegno dei Boeri. I giornali, nei loro commenti, si mostrano assai riservati; si crede che non si potrà saper nulla di positivo che fra tre o quattro giorni.

Il *Daily Mail* annunzia che i delegati boeri radunati a Veereninging sono più di 200 e rappresentano tutti i *commandi.*

Il *Times* ha da Pretoria che, se si deve giudicare dall'atteggiamento dei delegati, si è portati a credere che essi hanno l'intenzione di votare contro la pace; tuttavia è possibile che la sostituzione dello scrutinio segreto al voto aperto apra la via a far cadere la bilancia in favore della pace.

Però, aggiunge il corrispondente del *Times*, non bisogna dimenticare che, qualunque possa essere il risultato della conferenza dei Boeri, la fine della guerra non può essere lontana. In ogni caso, la conferenza sarà seguita da capitolazioni in massa in diverse parti del teatro della guerra; di modo che le Autorità inglesi avranno a propria disposizione un gran numero di truppe da inviare nelle regioni dove la resistenza continuerà.

***

I giornali inglesi hanno per telegrafo da Pechino, 17 maggio:

È stata pubblicata ora la seconda convenzione ferroviaria – tenuta finora segreta – che l'inviato inglese, Satow, ha conchiuso con Yuan-sci-kai, dopo quella che si riferisce alla restituzione della linea ferroviaria Pechino-Scian-hai-kuan alla China. La nuova convenzione incontra dappertutto ostilità.

La clausola della nuova convenzione, più particolarmente combattuta, è quella che stabilisce che tutte le linee ferroviarie, le quali venissero costruite d'ora innanzi entro la distanza di 80 chilometri dalla ferrovia già esistente, dovranno venire costruite dall'amministrazione delle ferrovie del Nord e non potranno essere controllate da alcuna Potenza estera.

La Russia riguarda la costruzione di ferrovie da Pechino alla Grande Muraglia come questione appartenente alla sua propria sfera d'azione. La seconda convenzione anglo-chinese sconcerta inoltre i progetti americani e francesi per la costruzione di linee ferroviarie da Tien-tsin a Pao-ting-fu. Se essa entrasse realmente in vigore, danneggerebbe anche il sindacato tedesco concessionario per la costruzione di una ferrovia dallo Scian-tung a Tien-tsin, che ha l'intenzione di prolungare la linea fino a Ta-ku, oppure fino a qualche altro porto.

L'inviato russo ha protestato presso il Governo chinese, movendogli serie rimostranze perchè ha firmato la convenzione senza udire in proposito la Russia. I rappresentanti delle altre Potenze si sono rivolti ai rispettivi Governi per avere istruzioni.

La Russia dichiara che essa non sgombrerà la Manciuria se l'Inghilterra persiste - come dice la Russia - nel tentativo di porre sotto il suo controllo le ferrovie della China settentrionale.

NOTIZIE VARIE

ITALIA.

S. M. lo Scià di Persia è giunto oggi in Roma alle ore 14,30, con treno speciale, proveniente da Firenze.

L'Augusto Sovrano asiatico è stato ricevuto alla stazione, in forma solenne, da S. M. il Re, cui facevano corona le LL. EE. i Ministri e Sottosegretari di Stato, i personaggi della Real Casa e le principali Autorità.

Una compagnia del 93° fanteria con musica e bandiera rendeva gli onori nell'interno della stazione.

Non appena il treno è entrato sotto la tettoia, la musica ha intonato l'inno persiano.

S. M. lo Scià era accompagnato dalla Missione inviatagli incontro alla frontiera e da numerosissimo seguito.

S. M. il Re è andato incontro all'Augusto ospite, nel mentre questi scendeva dal treno, ed entrambi hanno passato in rivista la compagnia d'onore.

Nel gran salone Reale della stazione hanno avuto luogo le presentazioni, e queste terminate, le LL. MM., in carrozza di gran gala scortata dai corazzieri, si sono recate alla Reggia del Quirinale, dove S. M. la Regina ha ricevuto S. M. lo Scià.

Tutte le truppe del presidio, rinforzate coi battaglioni giunti in Roma dei reggimenti 21 e 22 fanteria, si trovavano schierate dalla stazione al Quirinale, per piazza dei Cinquecento, via Nazionale e via del Quirinale.

Le truppe erano sotto gli ordini del comandante la divisione, generale Valles, ed i varî reparti comandati dai generali Caveglia, R. Brusati e Spingardi.

Al passaggio della carozza Reale, le musiche militari suonavano l'inno persiano.

Le vie per le quali è passato il corteggio Reale erano piene di popolazione che ha fatto a S. M. lo Scià una simpatica e riverente accoglienza.

Si telegrafa poi da Venezia, che S. M. lo Scià partì ieri dall'*Albergo Danieli* alle ore 19.45, prese posto nella lancia Reale e si recò alla stazione percorrendo il Canal Grande. Tre lancie dell'arsenale conducevano il seguito.

Alla stazione era schierata la truppa con una musica, la quale intuonò l'inno persiano.

Lo Scià, salutati il Sindaco, il Prefetto e le altre Autorità, salì nel vagone.

Al momento di partire, Egli espresse di nuovo la Sua riconoscenza al conte Grimani ed al Prefetto, marchese Cassis, per la festosa accoglienza avuta a Venezia e lasciò 3000 lire pei poveri della città.

Nello stesso treno salirono il ministro persiano a Roma, Malcolm Khan, ed il seguito dello Scià, il generale Del Mayno coi componenti la Missione italiana, ed il Sottosegretario di Stato on. Niccolini.

Il treno partì alle ore 21.30.

IV gara di Tiro a segno. — Malgrado il cattivo tempo, ieri proseguirono con grande animazione al poligono della Farnesina le varie gare.

L'on. Lucchini, presidente della sezione premî, invitò ad una colazione i rappresentanti della stampa e dopo mostrò loro tutti i bellissimi premî destinati alle varie categorie di tiratori. Nel salone in cui sono esposti i premî prenderanno posto le bandiere delle Società. Nel pomeriggio di ieri ne giunsero 36, fra cui distinguevansi quelle delle Società di Brescia con 52 medaglie, Penna San Giovanni con 5, Empoli con 20, Cento con 4, Messina con 1, S. Eufemia con 23, Altamura con 6, Falerno con 16, Torre San Vatinio con 21, Monte Fallone, con 5.

— Giungono ancora nuove rappresentanze di Società di tiro a segno; ieri s'iscrissero per prender parte alla gara quelle di Lastra a Signa, Filottrano, Sassoferrato, Asiago, San Severino, Piraco, Monterubbiano, Ceva, Case di Tego, Rovigo, Senigallia, Serra San Chirico, Falconara, Loreto, Genco, Cupramontana, Montemarciano, Anguillara, Manziana.

Marina mercantile. — Ieri l'altro i piroscafi *Adria*, *Regina Margherita* ed *Orione*, della N. G. I., proseguirono il primo da Suez per Genova, il secondo da San Vincenzo per Barcellona ed il terzo da Las Palmas per il Plata; i piroscafi *Tartar Prince*, della P. L., *Antonina* e *Piemonte*, della Veloce, partirono per Genova, il primo da Punta Delgada, il secondo da Montevideo, ed il terzo da Colon.

TELEGRAMMI

(Agenzia Stefani)

NEW-YORK, 20. — Un ciclone si è scatenato sul Texas verso le tre pomeridiane di ieri.

Nella città di Goliad vi sarebbero 90 morti e 100 feriti; tre chiese ed un centinaio di case sarebbero state distrutte.

NEW-YORK, 20. — Il comandante dell'incrociatore *Cincinnati* telegrafa da Fort-de-France, in data di ieri, che le ceneri e la polvere vulcanica cadono tuttora abbondantemente sulla città, formando una fitta nebbia. Le navi sono ricoperte di cenere.

CRONSTADT, 20. — Stamane, alle ore 8, la squadra francese recante il Presidente della Repubblica, Loubet, era segnalata attraverso la nebbia mattutina.

PIETROBURGO, 20. — Lo Czar e lo Czarevich sono arrivati stamane e, accompagnati dal Granduca Alessio, dal ministro degli affari esteri, conte Lamsdorff, dal ministro della marina, Tyrtow, dall'Ambasciatore francese, marchese di Montebello, a da un brillantissimo seguito, si sono imbarcati sull'*yacht Alessandra* per recarsi ad incontrare il Presidente della Repubblica Francese, Loubet.

BELGRADO, 20. — Pasic non è riuscito a comporre il nuovo Gabinetto ed ha rassegnato l'incarico che è stato dato nuovamente a Vuic.

Il nuovo Gabinetto si è così costituito:

Vuic, *presidenza ed esteri*.
Mika Popovich, *finanze*.
Stamenkovic, *culti*.
Nincic, *giustizia*.
Gyoka Nikolic, *commercio*.

I ministri della guerra, dell'interno e dei lavori pubblici conservano i loro rispettivi portafogli.

Il Ministero resta quindi composto di quattro radicali, di tre progressisti e di un neutrale.

BERLINO, 20. — Il *Wolff Bureau* ha da Tien-Tsin, in data del 19 corrente: Alcune bande di turbolenti messe in rotta dalle truppe regolari chinesi nella parte meridionale del Ci-Li, si gettarono sulla ferrovia in costruzione fra Han-Keu e Pechino, dove bruciarono un ponte ed in parecchie località il materiale pronto per la costruzione.

Gli ingegneri belgi, che dirigono le costruzioni di quella linea ferroviaria, si rifugiarono a Ceng-Tin-Fu.

I rivoluzionari non appartengono a forze organizzate.

CRONSTADT, 20. — Di tratto in tratto piove. Il freddo è intenso. La parte bassa del Canale è ingombra da enormi ghiacci.

Malgrado il cattivo tempo una folla enorme gremisce il muro di cinta del porto. La città è pavesata ed imbandierata coi colori russi e francesi.

Allorchè il *Montcalm*, seguito dalla squadra francese del Nord, comprendente le corazzate *Formidable*, *Courbet Valmy*, *Amiral Rechouart*, gli incrociatori *Bruix*, *Surcouf*, *Dupuy de Lôme* e la controtorpediniera *Durandal*, entra in porto, le artiglierie dei forti e della squadra russa fanno le salve d'uso alle quali risponde la squadra francese.

La rada è gremita da due a trecento imbarcazioni con a bordo il Consiglio municipale di Cronstadt, le Autorità, la Colonia francese, le notabilità dell'aristocrazia, ecc.

La folla che gremisce le imbarcazioni ed il muro di cinta acclama freneticamente.

Il Granduca Alessio si reca a bordo del *Montcalm* ad ossequiare il Presidente Loubet, che passa subito in rivista la squadra russa composta della divisione d'applicazione del Corpo dei cadetti della Marina, delle corazzate ritornate dal Pacifico, degli incrociatori ritornati dall'Oceano Atlantico e degli *yachts* imperiali *Standard* e *Stella Polare*.

Le artiglierie rinnovano le salve, le musiche di bordo suonano gli inni francese e russo, gli equipaggi fanno il saluto alla voce.

Indi il Presidente Loubet, accompagnato dal Granduca Alessio. s'imbarca sopra una lancia e si reca a bordo dell'*Alexandra* col ministro Delcassé e col suo seguito civile e militare.

L'incontro fra il Presidente Loubet e l'Imperatore fu estremamente cordiale.

PIETROBURGO, 20. — Tutte le stazioni lungo il percorso da Pietroburgo a Peterhof sono splendidamente decorate con grande profusione di bandiere e di scritte di: *Viva la Francia*.

Tutti i giornali consacrano articoli di benvenuto al Presidente Loubet, inspirandosi a sentimenti di somma cordialità, rilevando l'importanza dell'alleanza franco-russa ed insistendo sul carattere pacifico ed esclusivamente difensivo di essa.

PETERHOF, 20. — Allorchè il Presidente Loubet, scendendo dalla sua lancia, sale a bordo dell'*Alexandra*, lo Czar, prima ancora che egli abbia finito di salire la scaletta di bordo, gli prende la mano destra e gliela stringe affettuosamente.

L'accoglienza è cordialissima.

La bandiera presidenziale viene subito issata sull'albero di maestra.

Dopo le presentazioni, l'*Alexandra* si mette in movimento per Peterhof mentre lo Czar ed il Presidente Loubet s'intrattengono amichevolmente nella cabina imperiale.

Appena l'*Alexandra* accosta il ponte di sbarco di Peterhof, il Presidente Loubet, che è in pelliccia, scende pel primo, seguito dall'Imperatore che gli presenta i Granduchi, i quali fanno ala al passaggio del sig. Loubet. Questi scambia con essi strette di mano.

PETERHOF, 20. — Lo Czar e il Presidente Loubet coi Granduchi ed i loro seguiti sono partiti fra grandi acclamazioni col treno imperiale per Tsarkoje-Selo ove avrà luogo, al Castello imperiale, un pranzo di gala.

CRONSTADT, 20. — L'arrivo del Presidente Loubet dinanzi a Cronstadt è stato salutato con una grande dimostrazione.

La città è interamente imbandierata. Gli alberghi rigurgitano di forestieri. Le famiglie degli ufficiali della guarnigione hanno ricevuto numerosi ospiti. Diciannove navi della Marina imperiale occupano i corpi morti.

Quando il *Montcalm* apparve, salutò la terra con 21 colpi di cannone. I forti risposero. L'enorme folla che gremiva il muro di cinta levò frenetici *urrà*. La Colonia francese ammassata sul ponte delle navi noleggiate acclamò il Presidente Loubet. Le musiche alternavano gli inni francese e russo.

PETERHOF, 20. — Il Presidente Loubet e lo Czar si sono recati in vettura alla stazione, dove sono saliti sul treno imperiale con i ministri Delcassé e Lamsdorff e gli altri personaggi del loro seguito e sono partiti per Tsarkoje-Selo.

Durante il viaggio fu servita la colazione.

PARIGI, 20. — Si conferma che il presidente del Consiglio, Waldeck-Rousseau, considerando il suo programma come compiuto, abbia deliberato di dimettersi avanti il 1° giugno, lasciando al Presidente Loubet di costituire un Gabinetto che sia l'espressione della nuova Camera.

Il presidente del Consiglio, Waldeck-Rousseau, avrebbe manifestato il suo proposito ai colleghi ed al Presidente Loubet alla vigilia della sua partenza per la Russia.

Il Gabinetto Waldeck-Rousseau resterebbe incaricato del disbrigo degli affari fino alla costituzione del Ministero.

TSARKOJE-SELO, 20.— Il treno imperiale con lo Czar, col Presidente Loubet, coi Granduchi, coi ministri Lamsdorff e Delcassé e coi loro seguiti, è giunto alle ore 1,30.

Lo Czar e il Presidente Loubet sono stati vivamente acclamati.

FORT-DE-FRANCE, 20. — Nel pomeriggio d'oggi, a Basse Pointe, alcune case sono state travolte da una improvvisa piena dei fiumi. Cinquanta case furono invase da fango.

Non è segnalata alcuna vittima.

SAINT-THOMAS, 20. — Sono state avvertite, stamane alle ore 6, in direzione della Martinica, detonazioni più violente di quelle del 7 corr.

TSARKOJE-SELO, 20. — Lo Czar e la Czarina ricevettero il Presidente Loubet al palazzo Alexandrowski. La visita durò un quarto d'ora. La Czarina accennò amabilmente al suo soggiorno al castello di Compiègne ed all' eccellente ricordo riportato dalla Francia.

Il sig. Loubet espresse il piacere che egli provava nel visitare la Russia.

Il Presidente Loubet partì indi per Gatchina, ove fece visita all'Imperatrice Madre.

Questa gli fece un'accoglienza che lo commosse molto, rinnovandogli l'espressione della sua antica e sempre viva simpatia pel bel paese di Francia.

Il Presidente Loubet ritornò alle ore 4,30 a Tsarkoje-Selo, ove ebbe luogo un gran pranzo di gala di 180 coperti.

Vi assistettero lo Czar, la Czarina, il Presidente Loubet, la famiglia imperiale, gli alti dignitari ed i seguiti dello Czar e del Presidente.

TSARKOJE-SELO, 20. — Il Presidente Loubet, lasciando venerdì la Russia, si recherà verso la Danimarca. La Squadra navigherà permanentemente con una velocità di venti nodi all'ora, per giungere domenica nella rada di Copenaghen.

Il Presidente Loubet scenderà a terra verso le ore undici e farà

visita al Re; poscia risalirà a bordo del *Montcalm*, che ripartirà alle ore tre pomeridiane, giungendo martedì a Dunkerque.

BRUXELLES, 20. — *Senato.* — Il ministro dell'interno, de Trooz, ha letto un decreto Reale, il quale dichiara chiusa la sessione legislative delle due Camere.

FORT-DE-FRANCE, 20. — Stamane, alle ore sei, un'immensa nube di cenere giunse con fulminea rapidità su Fort-de-France.

Vivi bagliori del sole sorgente la facevano apparire come carica di fiamme abbaglianti e strane. La pioggia di cenere era accompagnata da rombi.

FORT-DE-FRANCE, 20. — I nuovi segni di attività del vulcano produssero un panico irresistibile. La popolazione, spaventata, fuggiva in tutte le direzioni. Ventimila persone atterrite correvano per le vie, sotto una pioggia di cenere e di sassi, gridando e poscia inginocchiandosi a pregare.

La nuvola di stamane, lasciò cadere sulla città una pioggia di cenere e sassi grossi come nocciuole. Il panico fu però breve. Verso le ore 7, la calma venne ristabilita. I fenomeni furono identici a quelli dell'8 corrente, sebbene meno gravi.

Stamane la marea distrusse parte di Carbet.

TSARKOJE-SELO, 21. — Al pranzo di gala che ebbe luogo iersera, lo Czar, brindando a Loubet, bevette alla grandezza ed alla prosperità del bel paese amico ed alleato.

Il Presidente Loubet gli rispose che era felice di portare i sentimenti dei Francesi, e constatò che i cuori dei Francesi e dei Russi battono all'unisono. Egli concluse così: « Alzo il bicchiere all'Imperatore, all'Imperatrice, all'Imperatrice Madre ed alla Famiglia imperiale, e bevo alla prosperità ed alla grandezza della Russia, amica sincera e fedele alleata della Francia ».

PRETORIA, 21. — Secondo varie voci che circolano, si assicura che la maggioranza dei delegati del Transwaal, compresi i membri del Governo, sono favorevoli alla pace, mentre quelli dell'Orange, tranne alcune notevoli eccezioni, reclamano l'indipendenza del loro paese. Questi eserciterebbero una tale influenza che la conclusione della pace alle condizioni già discusse sarebbe dubbiosissima.

MADRID, 21. — Al Teatro della Commedia, la Compagnia lirica italiana dette iersera uno spettacolo di gala in onore di S. A. R. il Duca di Genova.

Stasera il Ministro del Messico, Iturbe, dà un ricevimento in onore dei Principi esteri.

LONDRA, 21. — Il *Times* pubblica una corrispondenza che consiglia all'Inghilterra di costruire la ferrovia Berbera-Harrar per controbilanciare l'influenza che può avere la ferrovia francese Gibuti-Harrar.

COSTANTINOPOLI, 21. — La Porta conferma ufficialmente che è stato promulgato l'*iradè* relativo alla nomina del vescovo Firmilian.

OSSERVAZIONI METEOROLOGICHE
del R. Osservatorio del Collegio Romano

del 20 maggio 1902

Il barometro è ridotto allo zero. L'altezza della stazione è di metri . . . . 50,60.

Barometro a mezzodì . . . . 751,8.

Umidità relativa a mezzodì . . . . 77.

Vento a mezzodì . . . . N debole.

Cielo . . . . piovoso.

Termometro centigrado . . . . { Massimo 14°,7. / Minimo 10°,4

Pioggia in 24 ore . . . . mm. 6.1.

Li 20 maggio 1902.

In Europa: pressione massima di 768 al NW dell'Irlanda; bassa a 749 sulla Danimarca e di 748 sulla Russia meridionale.

In Italia nelle 24 ore: barometro salito ovunque fino a 4 mm. circa in Sicilia; temperatura notevolmente diminuita; pioggie e temporali sparsi; venti forti intorno a levante al NE, intorno a ponente sull'alta Italia e Sardegna, del 3° quadrante al Centro e Sud; medio Tirreno molto agitato.

Stamane: cielo vario in Piemonte, estremo S e Sicilia, nuvoloso o coperto altrove; pioggie sul Veneto, Emilia, Marche e Toscana; venti forti o fortissimi intorno a ponente sulle isole, moderati o forti settentrionali sull'alta Italia, del 3° quadrante altrove; medio e basso Tirreno molto agitato.

La depressione si è spostata verso E; minimo barometrico di 752 sulle Marche.

Probabilità: venti moderati settentrionali sull'alta Italia, forti o fortissimi intorno a ponente altrove; cielo vario al NW, quasi ovunque nuvoloso altrove con pioggie e temporali; mare agitato, medio e basso Tirreno molto agitato.

NB. Alle 14,10 è stato telegrafato a tutti i semafori di mantenere il segnale.

BOLLETTINO METEORICO
dell'Ufficio centrale di meteorologia e di geodinamica

Roma, li 20 maggio 1902.

STAZIONI	STATO del cielo ore 7	STATO del mare ore 7	TEMPERATURA Massima	TEMPERATURA Minima
			nelle 24 ore precedenti	
Porto Maurizio	1/2 coperto	mosso	21 1	10 7
Genova	coperto	legg. mosso	17 0	7 3
Massa Carrara	coperto	mosso	16 1	6 3
Cuneo	sereno	—	14 0	5 8
Torino	1/4 coperto	—	16 0	8 6
Alessandria	3/4 coperto	—	19 0	8 5
Novara	coperto	—	18 7	5 3
Domodossola	1/4 coperto	—	14 7	9 0
Pavia	coperto	—	19 6	6 7
Milano	coperto	—	19 0	6 9
Sondrio	coperto	—	13 1	6 9
Bergamo	coperto	—	16 0	5 0
Brescia	—	—	—	—
Cremona	coperto	—	23 4	7 1
Mantova	coperto	—	16 2	7 0
Verona	coperto	—	17 0	7 6
Belluno	piovoso	—	16 3	4 8
Udine	coperto	—	16 7	8 6
Treviso	piovoso	—	16 9	5 0
Venezia	piovoso	calmo	16 2	7 5
Padova	piovoso	—	16 6	7 9
Rovigo	coperto	—	20 4	7 7
Piacenza	coperto	—	16 1	6 3
Parma	piovoso	—	16 3	6 7
Reggio Emilia	coperto	—	17 5	8 0
Modena	coperto	—	17 4	8 7
Ferrara	piovoso	—	16 8	8 0
Bologna	coperto	—	16 6	9 0
Ravenna	coperto	—	18 1	5 1
Forlì	coperto	—	20 2	12 6
Pesaro	piovoso	calmo	20 4	8 0
Ancona	coperto	calmo	20 1	10 3
Urbino	coperto	—	16 4	6 6
Macerata	coperto	—	16 7	7 2
Ascoli Piceno	3/4 coperto	—	18 5	8 0
Perugia	coperto	—	16 0	5 4
Camerino	coperto	—	13 1	4 3
Lucca	—	—	—	—
Pisa	coperto	—	17 0	6 7
Livorno	coperto	mosso	16 3	7 5
Firenze	coperto	—	16 7	7 3
Arezzo	piovoso	—	16 9	5 3
Siena	coperto	—	14 6	5 6
Grosseto	piovoso	—	15 8	6 5
Roma	coperto	—	18 9	10 4
Teramo	1/2 coperto	—	15 8	6 2
Chieti	coperto	—	17 2	8 0
Aquila	coperto	—	10 9	2 8
Agnone	coperto	—	11 7	1 9
Foggia	3/4 coperto	—	19 9	13 2
Bari	1/2 coperto	calmo	20 5	11 5
Lecce	1/4 coperto	—	24 4	12 4
Caserta	3/4 coperto	—	18 3	7 5
Napoli	1/2 coperto	molto agitato	16 7	9 9
Benevento	3/4 coperto	—	17 2	7 9
Avellino	coperto	—	16 0	7 8
Caggiano	coperto	—	12 7	3 0
Potenza	coperto	—	11 6	2 7
Cosenza	1/2 coperto	—	21 0	10 0
Tiriolo	3/4 coperto	—	13 0	0 3
Reggio Calabria	1/4 coperto	calmo	20 0	15 0
Trapani	1/2 coperto	mosso	20 4	14 7
Palermo	1/2 coperto	tempestoso	22 6	11 5
Girgenti	1/2 coperto	legg. mosso	20 2	12 8
Caltanissetta	sereno	—	23 8	11 2
Messina	1/4 coperto	calmo	21 3	15 2
Catania	sereno	calmo	25 2	13 4
Siracusa	3/4 coperto	legg. mosso	26 0	14 0
Cagliari	1/2 coperto	mosso	20 0	7 2
Sassari	coperto	—	14 0	8 0

Direttore: Avv. Giovanni Piacentini. Tipografia delle Mantellate. Raffaele Tumino, *Gerente responsabile.*